Signature Not Verified
Digitally signed by Theodoros Moumouris
Date: 2008.03.11 11:14:46 EET
Reason: Signed PDF (embedded)
Location: Athens, Ethniko Typografio

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 36**

29 Φεβρουαρίου 2008

ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ΑΡΙΘΜ. 3646

Κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, το Πρωτόκολλο που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980 η οποία κυρώθηκε με το ν. 1593/1986 (ΦΕΚ 59 Α΄), που υπογράφηκε στο Βίλνιους στις 3 Ιουνίου 1999, το κείμενο του οποίου σε πρωτότυπο στη γαλλική γλώσσα και σε μετάφραση στην ελληνική γλώσσα έχει ως εξής:

Protocole

du 3 juin 1999

portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 (Protocole 1999)

En application des articles 6 et 19, § 2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, signée à Berne, le 9 mai 1980, ci-après appelée "COTIF 1980", la cinquième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Vilnius du 26 mai au 3 juin 1999.

- Convaincue de la nécessité et de l'utilité d'une organisation intergouvernementale qui traite dans la mesure du possible de tous les aspects du transport international ferroviaire à l'échelon des Etats,

- considérant qu'à cet effet et compte tenu de l'application de la COTIF 1980 par 39 Etats en Europe, en Asie et en Afrique ainsi que par les entreprises ferroviaires dans ces Etats, l'OTIF est l'Organisation la plus appropriée,

- considérant la nécessité de développer la COTIF 1980, notamment les Règles uniformes CIV et les Règles uniformes CIM, pour l'adapter aux besoins nouveaux des transports internationaux ferroviaires,

- considérant que la sécurité lors du transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire nécessite de transformer le RID en un régime de droit public, dont l'application ne dépend plus de la conclusion d'un contrat de transport soumis aux Règles uniformes CIM,

- considérant que, depuis la signature de la Convention, le 9 mai 1980, les changements politiques, économiques et juridiques intervenus dans un grand nombre des Etats membres impliquent d'établir et de développer des prescriptions uniformes couvrant d'autres domaines de droit qui sont importants pour le trafic international ferroviaire,

- considérant que les Etats devraient prendre, en tenant compte d'intérêts publics particuliers, des mesures plus efficaces pour éliminer les obstacles qui persistent lors du franchissement des frontières en trafic international ferroviaire,

- considérant que dans l'intérêt des transports internationaux ferroviaires, il importe d'actualiser les conventions et les accords internationaux multilatéraux existants dans le domaine ferroviaire et, le cas échéant, de les intégrer dans la Convention,

l'Assemblée générale a décidé ce qui suit :

Article premier

Nouvelle teneur de la Convention

La COTIF 1980 est modifiée selon la teneur figurant en annexe qui fait partie intégrante du présent Protocole.

Article 2

Dépositaire provisoire

§ 1 Les fonctions du Gouvernement dépositaire, prévues aux articles 22 à 26 de la COTIF 1980, sont assumées par l'OTIF, comme Dépositaire provisoire, dès l'ouverture à la signature du présent Protocole et jusqu'à la date de son entrée en vigueur.

§ 2 Le Dépositaire provisoire avise les Etats membres :

a) des signatures du présent Protocole, et du dépôt des instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion,

b) de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur en application de son article 4,

et assume les autres fonctions de Dépositaire telles qu'elles sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptation. Approbation. Adhésion

§ 1 Le présent Protocole demeure ouvert à la signature des Etats membres jusqu'au 31 décembre 1999. Cette signature s'effectue à Berne, auprès du Dépositaire provisoire.

§ 2 Conformément à l'article 20, § 1 de la COTIF 1980, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Dépositaire provisoire.

§ 3 Les Etats membres qui n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu au § 1, ainsi que les Etats dont la demande d'adhésion à la COTIF 1980 a été admise de plein droit conformément à son article 23, § 2, peuvent, avant l'entrée en vigueur du présent Protocole, y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Dépositaire provisoire.

§ 4 L'adhésion d'un Etat à la COTIF 1980 conformément à son article 23, dont la demande a été faite après l'ouverture à la signature du présent Protocole mais avant son entrée en vigueur, vaut tant pour la COTIF 1980 que pour la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole.

Article 4

Entrée en vigueur

§ 1 Le présent Protocole entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui au cours duquel le Dépositaire provisoire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, § 2 de la COTIF 1980. Sont considérés comme Etats membres au sens de cet article 20, § 2 les Etats, qui, au moment de la décision de la cinquième Assemblée générale, étaient des Etats membres et qui l'étaient encore au moment où les conditions pour l'entrée en vigueur du présent Protocole sont satisfaites.

§ 2 Toutefois, l'article 3 s'applique dès l'ouverture à la signature du présent Protocole.

Article 5
Déclarations et réserves

Les déclarations et réserves, prévues à l'article 42, § 1 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole, peuvent être faites ou émises à tout moment, même avant l'entrée en vigueur du présent Protocole. Elles prennent effet au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Article 6
Dispositions transitoires

§ 1 Au plus tard six mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque l'Assemblée générale afin :

a) de désigner les membres du Comité administratif pour la prochaine période (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole) et, le cas échéant, de décider de la fin du mandat du Comité administratif en fonction,

b) de fixer, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 14, § 2, lettre e) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole), et

c) de procéder, le cas échéant, à l'élection du Secrétaire général (article 14, § 2, lettre c) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 2 Au plus tard trois mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'OTIF convoque la Commission d'experts techniques.

§ 3 Après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le mandat du Comité administratif, déterminé conformément à l'article 6, § 2, lettre b) de la COTIF 1980, prend fin à la date fixée par l'Assemblée générale, laquelle doit coïncider avec le début du mandat des membres et membres suppléants du Comité administratif désignés par elle (article 14, § 2, lettre b) de la COTIF dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole).

§ 4 Le mandat du Directeur général de l'Office central, en fonction au moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, prend fin à l'expiration de la période pour laquelle il a été nommé conformément à l'article 7, § 2, lettre d) de la COTIF 1980. A partir du moment de l'entrée en vigueur du présent Protocole, il exerce les fonctions de Secrétaire général.

§ 5 Même après l'entrée en vigueur du présent Protocole, les dispositions pertinentes des articles 6, 7 et 11 de la COTIF 1980 restent applicables en ce qui concerne :

a) la vérification des comptes et l'approbation des comptes annuels de l'Organisation,

b) la fixation des contributions définitives des Etats membres aux dépenses de l'Organisation,

c) le paiement des contributions,

d) le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation au cours d'une période quinquennale, fixé avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

Les lettres a) à c) se réfèrent à l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur ainsi qu'à celle qui précède cette année.

§ 6 Les contributions définitives des Etats membres, dues pour l'année au cours de laquelle le présent Protocole entre en vigueur, sont calculées sur la base de l'article 11, § 1 de la COTIF 1980.

§ 7 Sur demande de l'Etat membre dont la contribution calculée en vertu de l'article 26 de la Convention dans la teneur de l'Annexe au présent Protocole est supérieure à celle due pour l'année 1999, l'Assemblée générale peut fixer la contribution de cet Etat pour les trois années qui suivent l'année de l'entrée en vigueur du présent Protocole, en tenant compte des principes suivants :

a) la base de fixation de la contribution transitoire est la contribution minimale visée à l'article 26, § 3 susvisé ou la contribution due pour l'année 1999 si celle-ci est supérieure à la contribution minimale;

b) la contribution est adaptée progressivement en trois étapes au maximum pour arriver au montant de la contribution définitive calculée en vertu de l'article 26 susvisé.

Cette disposition ne s'applique pas aux Etats membres qui sont redevables de la contribution minimale qui, en tout état de cause, reste due.

§ 8 Les contrats de transport des voyageurs ou des marchandises en trafic international entre les Etats membres, conclus en vertu des Règles uniformes CIV 1980 ou des Règles uniformes CIM 1980, restent soumis aux Règles uniformes en vigueur au moment de la conclusion du contrat même après l'entrée en vigueur du présent Protocole.

§ 9 Les dispositions contraignantes des Règles uniformes CUV et des Règles uniformes CUI s'appliquent aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur du présent Protocole un an après son entrée en vigueur.

Article 7
Textes du Protocole

§ 1 Le présent Protocole est conclu et signé en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats membres concernés, l'Organisation publie des traductions officielles du présent Protocole dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

Fait à Vilnius, le 3 juin 1999, en un seul exemplaire original dans chacune des langues française, allemande et anglaise; ces exemplaires restent déposés dans les archives de l'OTIF. Des copies certifiées conformes en seront remises à chacun des Etats membres.

Pour la République d'Albanie :

Pour la République Algérienne Démocratique et Populaire :

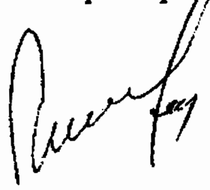
Pour la République fédérale d'Allemagne :

Pour la République autrichienne :

Pour le Royaume de la Belgique :

Pour la République de Bosnie et Herzégovine :

Pour la République de Bulgarie :



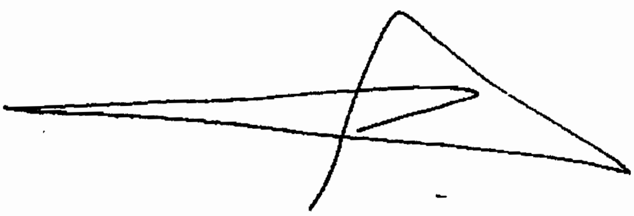
Pour la République de Croatie :



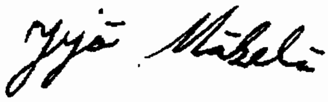
Pour le Royaume du Danemark :



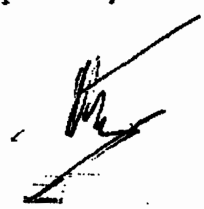
Pour le Royaume d'Espagne :



Pour la Finlande :



Pour la République Française :



Pour le Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord :

Pour la Grèce :

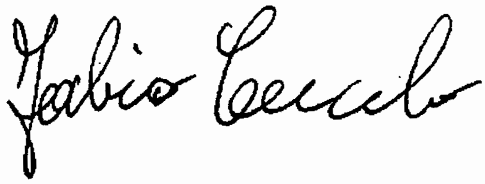
Pour la République de Hongrie :

Pour l'Irak :

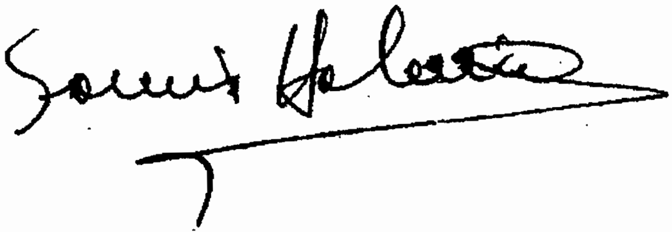
Pour la République Islamique d'Iran :

Pour la République d'Irlande :

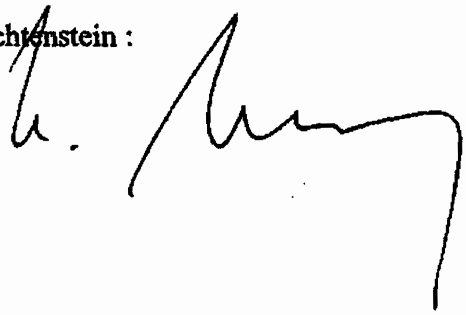
Pour la République Italienne :



Pour la République Libanaise :



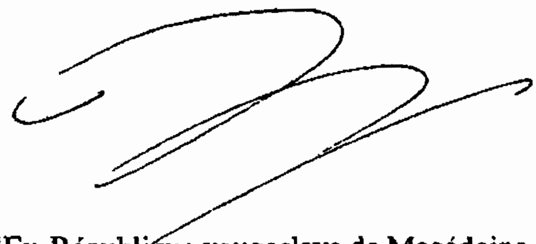
Pour la Principauté du Liechtenstein :



Pour la République de Lituanie :

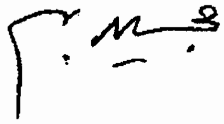


Pour le Grand-Duché de Luxembourg :



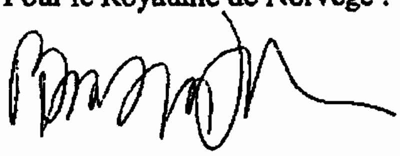
Pour l'Ex-République yougoslave de Macédoine :

Pour le Royaume du Maroc :

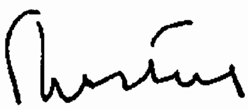


Pour la Principauté de Monaco :

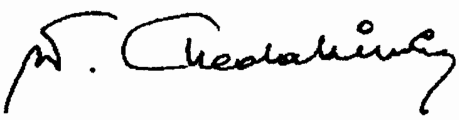
Pour le Royaume de Norvège :



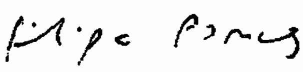
Pour le Royaume des Pays-Bas :



Pour la République de Pologne :



Pour la République Portugaise :



Pour la République de Roumanie :

Pour la République Slovaque :

Pour la République de Slovénie :

Pour le Royaume de Suède :

Pour la Confédération helvétique :

Pour la République Arabe Syrienne :

Pour la République Tchèque :

Pour la République Tunisienne :

Pour la République de Turquie :

Convention relative aux transports internationaux ferroviaires du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole de modification du 3 juin 1999

Titre premier
Généralités

Article premier
Organisation intergouvernementale

§ 1 Les Parties à la présente Convention constituent, en tant qu'Etats membres, l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), ci-après appelée "l'Organisation".

§ 2 Le siège de l'Organisation est à Berne. L'Assemblée générale peut décider de le fixer à un autre endroit situé dans l'un des Etats membres.

§ 3 L'Organisation a la personnalité juridique. Elle a notamment la capacité de contracter, d'acquérir et d'aliéner des biens immobiliers et mobiliers ainsi que d'ester en justice.

§ 4 L'Organisation, les membres de son personnel, les experts auxquels elle fait appel et les représentants des Etats membres jouissent des privilèges et immunités nécessaires pour remplir leur mission, dans les conditions définies au Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation, annexé à la Convention.

§ 5 Les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

§ 6 Les langues de travail de l'Organisation sont le français, l'allemand et l'anglais. L'Assemblée générale peut introduire d'autres langues de travail.

Article 2
But de l'Organisation

§ 1 L'Organisation a pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter, à tout point de vue, le trafic international ferroviaire, notamment

a) en établissant des régimes de droit uniforme dans les domaines juridiques suivants :

1. contrat concernant le transport de voyageurs et de marchandises en trafic international ferroviaire direct, y compris des transports complémentaires utilisant d'autres moyens de transport et faisant l'objet d'un seul contrat;
2. contrat concernant l'utilisation de véhicules en tant que moyen de transport en trafic international ferroviaire;
3. contrat concernant l'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire;
4. transport de marchandises dangereuses en trafic international ferroviaire;

b) en contribuant, en tenant compte des intérêts publics particuliers, à la suppression, dans les meilleurs délais, des entraves au franchissement des frontières en trafic international ferroviaire, pour autant que les causes de ces entraves relèvent de la compétence des Etats;

c) en contribuant à l'interopérabilité et à l'harmonisation technique dans le secteur ferroviaire par la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes;

d) en établissant une procédure uniforme pour l'admission technique de matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

e) en veillant à l'application de toutes les règles et recommandations arrêtées au sein de l'Organisation;

f) en développant les régimes de droit uniforme, règles et procédures visés aux lettres a) à e) compte tenu des évolutions juridique, économique et technique.

§ 2 L'Organisation peut

a) dans le cadre des buts visés au § 1 élaborer d'autres régimes de droit uniforme;

b) constituer un cadre dans lequel les Etats membres peuvent élaborer d'autres conventions internationales ayant pour but de favoriser, d'améliorer et de faciliter le trafic international ferroviaire.

Article 3
Coopération internationale

§ 1 Les Etats membres s'engagent à concentrer, en principe, leur coopération internationale dans le domaine ferroviaire au sein de l'Organisation pour autant qu'il existe une cohérence avec les tâches qui lui sont attribuées conformément aux articles 2 et 4. Pour atteindre cet objectif les Etats membres prendront toutes les mesures nécessaires et utiles pour que soient adaptés les conventions et les accords internationaux multilatéraux dont ils sont parties contractantes, pour autant que ces conventions et accords concernent la coopération internationale dans le domaine ferroviaire et transfèrent, à d'autres organisations intergouvernementales ou non-gouvernementales, des compétences qui se recoupent avec les tâches attribuées à l'Organisation.

§ 2 Les obligations résultant du § 1 pour les Etats membres, qui sont également Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen, ne prévalent pas sur leurs obligations en tant que Membres des Communautés européennes ou Etats parties à l'Accord sur l'Espace économique européen.

Article 4
Reprise et transfert d'attributions

§ 1 Sur décision de l'Assemblée générale, l'Organisation est autorisée à reprendre, en conformité avec les buts définis à l'article 2, les attributions, ressources et obligations qui lui seraient transférées par d'autres organisations intergouvernementales en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 2 L'Organisation peut, sur décision de l'Assemblée générale, transférer à d'autres organisations intergouvernementales des attributions, ressources et obligations en vertu d'accords conclus avec ces organisations.

§ 3 L'Organisation peut, avec l'approbation du Comité administratif, prendre en charge des fonctions administratives ayant un lien avec ses buts et qui lui sont confiées par un Etat membre. Les dépenses de l'Organisation affectées à ces fonctions sont à la charge de l'Etat membre concerné.

Article 5
Obligations particulières des Etats membres

§ 1 Les Etats membres conviennent d'adopter toutes mesures appropriées afin de faciliter et d'accélérer le trafic international ferroviaire. A cet effet, chaque Etat membre s'engage, dans la mesure du possible, à :

a) éliminer toute procédure inutile,

b) simplifier et normaliser les formalités encore exigées,

c) simplifier les contrôles frontaliers.

§ 2 Afin de faciliter et d'améliorer le trafic international ferroviaire, les Etats membres conviennent de prêter leur concours pour rechercher la plus grande uniformité possible dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux véhicules ferroviaires, au personnel ferroviaire, à l'infrastructure ferroviaire et aux services auxiliaires.

§ 3 Les Etats membres conviennent de faciliter la conclusion d'accords entre gestionnaires d'infrastructure visant à optimiser le trafic international ferroviaire.

Article 6
Règles uniformes

§ 1 Le trafic international ferroviaire et l'admission de matériel ferroviaire à l'utilisation en trafic international sont régis, pour autant que des déclarations ou réserves n'aient pas été faites ou émises conformément à l'article 42, § 1, première phrase, par :

a) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV)", formant l'Appendice A à la Convention,

b) les "Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM)", formant l'Appendice B à la Convention,

c) le "Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID)", formant l'Appendice C à la Convention,

d) les "Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire (CUV)", formant l'Appendice D à la Convention,

e) les "Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire (CUI)", formant l'Appendice E à la Convention,

f) les "Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU)", formant l'Appendice F à la Convention,

g) les "Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF)", formant l'Appendice G à la Convention,

h) d'autres régimes de droit uniforme élaborés par l'Organisation en vertu de l'article 2, § 2, lettre a) formant également des Appendices à la Convention.

§ 2 Les Règles uniformes, le Règlement et les régimes énumérés au § 1 y compris leurs Annexes, font partie intégrante de la Convention.

Article 7
Définition de la notion "Convention"

Dans les dispositions qui suivent, l'expression "Convention" couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, § 4, et les Appendices visés à l'article 6, y compris leurs Annexes.

Titre II
Dispositions communes

Article 8
Droit national

§ 1 Dans l'interprétation et l'application de la Convention, il sera tenu compte de son caractère de droit international et de la nécessité de promouvoir l'uniformité.

§ 2 A défaut de stipulations dans la Convention, le droit national est applicable.

§ 3 On entend par droit national le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 9
Unité de compte

§ 1 L'unité de compte prévue par les Appendices est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International.

§ 2 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui est aussi Membre du Fonds Monétaire International est calculée selon la méthode appliquée par le Fonds Monétaire International pour ses propres opérations et transactions.

§ 3 La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International est calculée de la façon déterminée par cet Etat. Ce calcul doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 4 Pour un Etat Membre qui n'est pas Membre du Fonds Monétaire International, dont la législation ne permet pas d'appliquer le § 2 ou le § 3, l'unité de compte prévue par les Appendices est considérée comme étant égale à trois francs or. Le franc or est défini par 10/31 de gramme d'or au titre de 0,900. La conversion du franc or doit exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulterait de l'application du § 2.

§ 5 Les Etats, dans les trois mois qui suivent la mise en vigueur de la Convention et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte, communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au § 3 ou les résultats de la conversion conformément au § 4. Ce dernier notifie ces informations aux autres Etats membres.

§ 6 Un montant exprimé en unités de compte est converti dans la monnaie nationale de l'Etat du tribunal saisi. La conversion est effectuée conformément à la valeur de la monnaie correspondante le jour de la décision judiciaire ou le jour convenu par les parties.

Article 10
Dispositions complémentaires

§ 1 Deux ou plusieurs Etats membres ou deux ou plusieurs transporteurs peuvent convenir de dispositions complémentaires pour l'exécution des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM sans toutefois pouvoir déroger à ces Règles uniformes.

§ 2 Les dispositions complémentaires visées au § 1 sont mises en vigueur et publiées dans les formes prévues par les lois et prescriptions de chaque Etat. Les dispositions complémentaires des Etats et leur mise en vigueur sont communiquées au Secrétaire général de l'Organisation. Il notifie ces informations aux autres Etats membres.

Article 11
Caution judiciaire

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur les Règles uniformes CIV, les Règles uniformes CIM, les Règles uniformes CUV ou les Règles uniformes CUI.

Article 12
Exécution de jugements. Saisies

§ 1 Lorsque les jugements prononcés en vertu des dispositions de la Convention, contradictoirement ou par défaut, par le juge compétent, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils acquièrent force exécutoire dans chacun des autres Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise. Ces dispositions s'appliquent également aux transactions judiciaires.

§ 2 Le § 1 ne s'applique ni aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, ni aux condamnations à des dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur en raison du rejet de sa demande.

§ 3 Les créances nées d'un transport soumis aux Règles uniformes CIV ou aux Règles uniformes CIM, au profit d'une entreprise de transport sur une autre entreprise de transport qui ne relève pas du même Etat membre, ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 4 Les créances nées d'un contrat soumis aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI ne peuvent être saisies qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat membre dont relève l'entreprise titulaire des créances à saisir.

§ 5 Les véhicules ferroviaires ne peuvent être saisis, sur un territoire autre que celui de l'Etat membre dans lequel le détenteur a son siège social, qu'en vertu d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de cet Etat. Le terme "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition.

Titre III
Structure et fonctionnement

Article 13
Organes

§ 1 Le fonctionnement de l'Organisation est assuré par les organes ci-après :

a) l'Assemblée générale,
b) le Comité administratif,
c) la Commission de révision,
d) la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses (Commission d'experts du RID),
e) la Commission de la facilitation ferroviaire,
f) la Commission d'experts techniques,
g) le Secrétaire général.

§ 2 L'Assemblée générale peut décider la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques.

§ 3 Lors de la détermination du quorum à l'Assemblée générale et aux Commissions visées au § 1, lettres c) à f), les Etats membres qui n'ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4) ne sont pas pris en compte.

§ 4 La présidence à l'Assemblée générale, la présidence au Comité administratif ainsi que la fonction de Secrétaire général doivent, en principe, être attribuées à des ressortissants d'Etats membres différents.

Article 14
Assemblée générale

§ 1 L'Assemblée générale se compose de tous les Etats membres.

§ 2 L'Assemblée générale :

a) établit son règlement intérieur;

b) désigne les membres du Comité administratif ainsi qu'un membre suppléant pour chacun d'eux et élit l'Etat membre qui en assurera la Présidence (article 15, §§ 1 à 3);

c) élit le Secrétaire général (article 21, § 2);

d) émet des directives concernant l'activité du Comité administratif et du Secrétaire général;

e) fixe, par période de six ans, le montant maximal que peuvent atteindre les dépenses de l'Organisation durant chaque période budgétaire (article 25); à défaut, elle émet, pour une période ne pouvant excéder six ans, des directives relatives à la limitation de ces dépenses;

f) décide si le siège de l'Organisation est fixé à un autre endroit (article premier, § 2);

g) décide de l'introduction d'autres langues de travail (article premier, § 6);

h) décide de la reprise d'autres attributions par l'Organisation (article 4, § 1) ainsi que du transfert d'attributions de l'Organisation à une autre organisation intergouvernementale (article 4, § 2);

i) décide, le cas échéant, la création à titre temporaire d'autres commissions pour des tâches spécifiques (article 13, § 2);

j) examine si l'attitude d'un Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite (article 26, § 7);

k) décide de confier l'exécution de la vérification des comptes à un autre Etat membre que l'Etat de siège (article 27, § 1);

l) décide des propositions tendant à modifier la Convention (article 33, §§ 2 et 3);

m) décide des demandes d'adhésion qui lui sont soumises (article 37, § 4);

n) décide des conditions d'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique (article 38, § 1);

o) décide des demandes d'association qui lui sont soumises (article 39, § 1);

p) décide de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale (article 43);

q) décide des autres questions inscrites à l'ordre du jour.

§ 3 Le Secrétaire général convoque l'Assemblée générale une fois tous les trois ans ou à la demande soit d'un tiers des Etats membres soit du Comité administratif, ainsi que dans les cas visés à l'article 33, §§ 2 et 3 et à l'article 37, § 4. Il adresse aux Etats membres le projet de l'ordre du jour, au plus tard trois mois avant l'ouverture de la session, dans les conditions définies par le règlement intérieur visé au § 2, lettre a).

§ 4 A l'Assemblée générale, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés. Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus d•un autre Etat.

§ 5 En cas de vote de l'Assemblée générale concernant des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration à l'Appendice concerné n'ont pas le droit de vote.

§ 6 L'Assemblée générale prend ses décisions à la majorité des Etats membres représentés lors du vote sauf dans les cas du § 2, lettres e), f), g), h), l) et p) ainsi que dans le cas de l'article 34, § 6, pour lesquels la majorité des deux tiers est requise. Toutefois, dans le cas du § 2, lettre l) une majorité des deux tiers n'est requise que lorsqu'il s'agit des propositions tendant à modifier la Convention proprement dite, à l'exception des articles 9 et 27, §§ 2 à 10, ainsi que le Protocole visé à l'article premier, § 4.

§ 7 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions de l'Assemblée générale.

Article 15
Comité administratif

§ 1 Le Comité administratif se compose d'un tiers des Etats membres.

§ 2 Les membres du Comité et un membre suppléant pour chacun d'eux ainsi que l'Etat membre qui préside sont désignés pour trois ans. La composition du Comité est déterminée pour chaque période, en tenant compte notamment d'une équitable répartition géographique. Un membre suppléant qui est devenu membre du Comité au cours d'une période, doit être désigné comme membre du Comité pour la période qui suit.

§ 3 En cas de vacance, de suspension du droit de vote d'un membre ou en cas d'absence d'un membre lors de deux sessions consécutives du Comité, sans qu'il se fasse représenter par un autre membre conformément au § 6, le membre suppléant désigné par l'Assemblée générale exerce les fonctions de celui-ci pour le reste de la période.

§ 4 Abstraction faite du cas visé au § 3, aucun Etat membre ne peut faire partie du Comité pendant plus de deux périodes consécutives et entières.

§ 5 Le Comité

a) établit son règlement intérieur;

b) conclut l'accord de siège;

c) établit le statut du personnel de l'Organisation;

d) nomme, en tenant compte de la compétence des candidats et d'une équitable répartition géographique, les hauts fonctionnaires de l'Organisation;

e) établit un règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation;

f) approuve le programme de travail, le budget, le rapport de gestion et les comptes de l'Organisation;

g) fixe, sur la base des comptes approuvés, les contributions définitives dues par les Etats membres conformément à l'article 26 pour les deux années civiles écoulées, ainsi que le montant de l'avance de trésorerie dû par les Etats membres conformément à l'article 26, § 5 pour l'année en cours et pour l'année civile suivante;

h) détermine les attributions de l'Organisation qui concernent tous les Etats membres ou seulement quelques-uns des Etats membres ainsi que les dépenses à supporter, en conséquence, par ces Etats membres (article 26, § 4);

i) fixe le montant des rémunérations spécifiques (article 26, § 11);

j) donne des directives spéciales concernant la vérification des comptes (article 27, § 1);

k) approuve la prise en charge de fonctions administratives par l'Organisation (article 4, § 3) et fixe les contributions spécifiques dues par l'Etat membre concerné;

l) communique aux Etats membres le rapport de gestion, le relevé des comptes ainsi que ses décisions et recommandations;

m) établit et communique aux Etats membres, en vue de l'Assemblée générale chargée de déterminer sa composition, au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session, un rapport sur son activité ainsi que des propositions relatives à son renouvellement (article 14, § 2, lettre b));

n) contrôle la gestion du Secrétaire général;

o) veille à la bonne application, par le Secrétaire général, de la Convention ainsi qu'à l'exécution, par le Secrétaire général, des décisions prises par les autres organes; à cet effet, le Comité peut prendre toutes les mesures propres à améliorer l'application de la Convention et des décisions précitées;

p) donne des avis motivés sur les questions qui peuvent intéresser l'activité de l'Organisation et qui lui sont soumises par un Etat membre ou par le Secrétaire général;

q) tranche les différends entre un Etat membre et le Secrétaire général au regard de sa fonction comme dépositaire (article 36, § 2);

r) décide de demandes de suspension de la qualité de membre (article 40).

§ 6 Au Comité, le quorum est atteint lorsque deux tiers de ses membres y sont représentés. Un membre peut se faire représenter par un autre membre; toutefois, un membre ne peut représenter plus d'un autre membre.

§ 7 Le Comité prend ses décisions à la majorité des membres représentés lors du vote.

§ 8 Sauf décision contraire, le Comité se réunit au siège de l'Organisation. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

§ 9 Le président du Comité :

a) convoque le Comité au moins une fois par an ainsi qu'à la demande soit de quatre de ses membres, soit du Secrétaire général;

b) adresse aux membres du Comité le projet de l'ordre du jour;

c) traite, dans les limites et conditions définies au règlement intérieur du Comité, des questions urgentes soulevées dans l'intervalle des sessions;

d) signe l'accord de siège prévu au § 5, lettre b).

§ 10 Le Comité peut, dans les limites de ses propres compétences, charger le président d'exécuter certaines tâches spécifiques.

Article 16
Commissions

§ 1 Les Commissions visées à l'article 13, § 1, lettres c) à f) et § 2 se composent en principe de tous les Etats membres. Lorsque la Commission de révision, la Commission d'experts du RID ou la Commission d'experts techniques délibèrent et décident, dans le cadre de leurs compétences, des modifications des Appendices à la Convention, les Etats membres qui ont fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, une déclaration portant sur les Appendices concernés ne sont pas membres de la Commission y relative.

§ 2 Le Secrétaire général convoque les Commissions soit de sa propre initiative, soit à la demande de cinq Etats membres, soit à la demande du Comité administratif. Le Secrétaire général adresse le projet d'ordre du jour aux Etats membres au plus tard deux mois avant l'ouverture de la session.

§ 3 Un Etat membre peut se faire représenter par un autre Etat membre; toutefois, un Etat ne peut représenter plus de deux autres Etats.

§ 4 Chaque Etat membre représenté a droit à une voix. Une proposition est adoptée si le nombre de voix positives est :

a) au moins égal au tiers du nombre des Etats membres représentés lors du vote et

b) supérieur au nombre des voix négatives.

§ 5 Sur invitation du Secrétaire général, lancée en accord avec la majorité des Etats membres,

a) des Etats non membres de l'Organisation,

b) des Etats membres qui ne sont cependant pas membres des Commissions concernées,

c) des organisations et associations internationales, compétentes pour des questions concernant les activités de l'Organisation ou s'occupant de problèmes inscrits à l'ordre du jour,

peuvent participer, avec voix consultative, aux sessions des Commissions.

§ 6 Les Commissions élisent pour chaque session ou pour une période déterminée un président et un ou plusieurs vice-présidents.

§ 7 Les délibérations ont lieu dans les langues de travail. Les exposés faits en séance dans l'une des langues de travail sont traduits en substance dans les autres langues de travail, les propositions et les décisions sont traduites intégralement.

§ 8 Les procès-verbaux résument les délibérations. Les propositions et les décisions sont reproduites intégralement. En ce qui concerne les décisions, seul le texte français fait foi. Les procès-verbaux sont transmis à tous les Etats membres.

§ 9 Les Commissions peuvent créer des groupes de travail chargés de traiter des questions déterminées.

§ 10 Les Commissions se dotent d'un règlement intérieur.

Article 17
Commission de révision

§ 1 La Commission de révision :

a) décide, conformément à l'article 33, § 4, des propositions tendant à modifier la Convention;

b) examine les propositions à soumettre pour décision, conformément à l'article 33, § 2, à l'Assemblée générale.

§ 2 A la Commission de révision, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la majorité des Etats membres y sont représentés.

Article 18
Commission d'experts du RID

§ 1 La Commission d'experts du RID décide, conformément à l'article 33, § 5, des propositions tendant à modifier la Convention.

§ 2 A la Commission d'experts du RID, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 19
Commission de la facilitation ferroviaire

§ 1 La Commission de la facilitation ferroviaire :

a) se prononce sur toutes les questions visant à faciliter le franchissement des frontières en trafic international ferroviaire;

b) recommande des standards, des méthodes, des procédures et des pratiques relatifs à la facilitation ferroviaire.

§ 2 A la Commission de la facilitation ferroviaire, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsqu'un tiers des Etats membres y sont représentés.

Article 20
Commission d'experts techniques

§ 1 La Commission d'experts techniques

a) décide, conformément à l'article 5 des Règles uniformes APTU, de la validation d'une norme technique relative au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

b) décide, conformément à l'article 6 des Règles uniformes APTU, de l'adoption d'une prescription technique uniforme relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international;

c) veille à l'application des normes techniques et des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international ferroviaire et examine leur développement en vue de leur validation ou adoption conformément aux procédures prévues aux articles 5 et 6 des Règles uniformes APTU;

d) décide, conformément à l'article 33, § 6, des propositions tendant à modifier la Convention;

e) traite de toutes les autres affaires qui lui sont attribuées conformément aux Règles uniformes APTU et aux Règles uniformes ATMF.

§ 2 A la Commission d'experts techniques, le quorum (article 13, § 3) est atteint lorsque la moitié des Etats membres au sens de l'article 16, § 1 y sont représentés. Lors de la prise de décisions concernant des dispositions des Annexes des Règles uniformes APTU, les Etats membres qui ont formulé une objection, conformément à l•article 35, § 4, à l•égard des dispositions concernées ou ont fait une déclaration, conformément à l•article 9, § 1 des Règles uniformes APTU, n•ont pas le droit de vote.

§ 3 La Commission d'experts techniques peut, soit valider des normes techniques ou adopter des prescriptions techniques uniformes, soit refuser de les valider ou de les adopter; elle ne peut en aucun cas les modifier.

Article 21
Secrétaire général

§ 1 Le Secrétaire général assume les fonctions de secrétariat de l'Organisation.

§ 2 Le Secrétaire général est élu par l'Assemblée générale pour une période de trois ans, renouvelable au maximum deux fois.

§ 3 Le Secrétaire général doit notamment :

a) assumer les fonctions de dépositaire (article 36);

b) représenter l'Organisation vers l'extérieur;

c) communiquer les décisions prises par l'Assemblée générale et par les Commissions aux Etats membres (article 34, § 1; article 35, § 1);

d) exécuter les tâches qui lui sont confiées par les autres organes de l'Organisation;

e) instruire les propositions des Etats membres tendant à modifier la Convention en ayant recours, le cas échéant, à l'assistance d'experts;

f) convoquer l'Assemblée générale et les Commissions (article 14, § 3; article 16, § 2);

g) adresser, en temps opportun, aux Etats membres les documents nécessaires aux sessions des divers organes;

h) élaborer le programme de travail, le projet de budget et le rapport de gestion de l'Organisation et les soumettre pour approbation au Comité administratif (article 25);

i) gérer les finances de l'Organisation dans le cadre du budget approuvé;

j) essayer, à la demande de l'une des parties en cause, en prêtant ses bons offices, de régler les différends entre elles nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

k) émettre, à la demande de toutes les parties en cause, un avis sur les différends nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention;

l) assumer les fonctions qui lui sont attribuées par le Titre V;

m) recevoir les communications faites par les Etats membres, les organisations et associations internationales visées à l'article 16, § 5 et par les entreprises (transporteurs, gestionnaires d'infrastructure, etc.) participant au trafic international ferroviaire et les notifier, s'il y a lieu, aux autres Etats membres, organisations et associations internationales ainsi qu'aux entreprises;

n) exercer la direction du personnel de l'Organisation;

o) informer, en temps utile, les Etats membres de toute vacance relative aux postes de l'Organisation;

p) tenir à jour et publier les listes des lignes visées à l'article 24.

§ 4 Le Secrétaire général peut présenter de sa propre initiative des propositions tendant à modifier la Convention.

Article 22
Personnel de l'Organisation

Les droits et les obligations du personnel de l'Organisation sont fixés par le statut du personnel établi par le Comité administratif conformément à l'article 15, § 5, lettre c).

Article 23
Bulletin

§ 1 L'Organisation édite un bulletin qui contient les communications officielles ainsi que celles nécessaires et utiles en vue de l'application de la Convention.

§ 2 Les communications incombant au Secrétaire général en vertu de la Convention peuvent, le cas échéant, être effectuées sous forme d'une publication dans le bulletin.

Article 24
Listes des lignes

§ 1 Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées aux articles premiers des Règles uniformes CIV et des Règles uniformes CIM, sur lesquelles s'effectuent des transports, faisant l'objet d'un seul contrat de transport, en sus d'un transport ferroviaire, sont inscrites sur deux listes :

a) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIV,
b) la liste des lignes maritimes et de navigation intérieure CIM.

§ 2 Les lignes ferroviaires d'un Etat membre ayant émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM sont inscrites sur deux listes conformément à cette réserve :

a) la liste des lignes ferroviaires CIV,
b) la liste des lignes ferroviaires CIM.

§ 3 Les Etats membres adressent au Secrétaire général leurs communications concernant l'inscription ou la radiation de lignes visées aux §§ 1 et 2. Les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1, dans la mesure où elles relient des Etats membres, ne sont inscrites qu'après accord de ces Etats; pour la radiation d'une telle ligne, la communication d'un seul de ces Etats suffit.

§ 4 Le Secrétaire général notifie l'inscription ou la radiation d'une ligne à tous les Etats membres.

§ 5 Les transports sur les lignes maritimes et de navigation intérieure visées au § 1 et les transports sur les lignes ferroviaires visées au § 2 sont soumis aux dispositions de la Convention à l'expiration d'un mois à compter de la date de la notification de l'inscription par le Secrétaire général. Une telle ligne cesse d'être soumise aux dispositions de la Convention à l'expiration de trois mois à compter de la date de la notification de la radiation par le Secrétaire général, sauf en ce qui concerne les transports en cours, qui doivent être achevés.

Titre IV
Finances

Article 25
Programme de travail. Budget. Comptes. Rapport de gestion

§ 1 Le programme de travail, le budget et les comptes de l'Organisation couvrent une période de deux années civiles.

§ 2 L'Organisation édite, au moins tous les deux ans, un rapport de gestion.

§ 3 Le montant des dépenses de l'Organisation est arrêté, pour chaque période budgétaire, par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général.

Article 26
Financement des dépenses

§ 1 Sous réserve des §§ 2 à 4, les dépenses de l'Organisation, non couvertes par d'autres recettes, sont supportées par les Etats membres pour deux cinquièmes sur la base de la clef de répartition des contributions du système des Nations Unies, et pour trois cinquièmes proportionnellement à la longueur totale des infrastructures ferroviaires ainsi que des lignes maritimes et de navigation intérieure inscrites conformément à l'article 24, § 1. Toutefois, les lignes maritimes et de navigation intérieure ne sont comptées que pour la moitié de leurs longueurs.

§ 2 Lorsqu'un Etat membre a émis une réserve conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIV ou conformément à l'article premier, § 6 des Règles uniformes CIM, la formule de contribution visée au § 1 s'applique comme suit :

a) au lieu de la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre n'est prise en compte que la longueur des lignes ferroviaires inscrites conformément à l'article 24, § 2;

b) la part de la contribution selon le système des Nations Unies est calculée au prorata de la longueur des lignes inscrites conformément à l'article 24, §§ 1 et 2 par rapport à la longueur totale des infrastructures ferroviaires sur le territoire de cet Etat membre et celle des lignes inscrites conformément à l'article 24, § 1; elle ne peut en aucun cas être inférieure à 0,01 pour cent.

§ 3 Chaque Etat membre supporte au moins 0,25 pour cent et au plus 15 pour cent des contributions.

§ 4 Le Comité administratif détermine les attributions de l'Organisation qui concernent :

a) tous les Etats membres d'une manière égale et les dépenses qui sont supportées par tous les Etats membres selon la formule visée au § 1;

b) seulement quelques-uns des Etats membres et les dépenses qui sont supportées par ces Etats membres selon la même formule.

Le § 3 s'applique par analogie. Ces dispositions ne portent pas atteinte à l'article 4, § 3.

§ 5 Les contributions des Etats membres aux dépenses de l'Organisation sont dues, sous forme d'avance de trésorerie payable en deux acomptes au plus tard jusqu'au 31 octobre de chacune des deux années que couvre le budget. L'avance de trésorerie est fixée sur la base des contributions des deux années précédentes définitivement dues.

§ 6 Lors de l'envoi aux Etats membres du rapport de gestion et du relevé des comptes, le Secrétaire général communique le montant définitif de la contribution des deux années civiles écoulées ainsi que le montant pour l'avance de trésorerie pour les deux années civiles à venir.

§ 7 Après le 31 décembre de l'année de la communication du Secrétaire général conformément au § 6, les sommes dues pour les deux années civiles écoulées portent intérêt à raison de cinq pour cent l'an. Si, un an après cette date, un Etat membre n'a pas payé sa part contributive, son droit de vote est suspendu jusqu'à ce qu'il ait satisfait à l'obligation de paiement. A l'expiration d'un délai supplémentaire de deux ans, l'Assemblée générale examine si l'attitude de cet Etat doit être considérée comme une dénonciation tacite de la Convention, en fixant, le cas échéant, la date d'effet.

§ 8 Les contributions échues restent dues dans les cas de dénonciation en vertu du § 7 ou de l'article 41 ainsi que dans les cas de suspension du droit de vote visé à l'article 40, § 4, lettre b).

§ 9 Les montants non recouvrés sont couverts par des ressources de l'Organisation.

§ 10 L'Etat membre qui a dénoncé la Convention peut devenir à nouveau Etat membre par adhésion, sous réserve qu'il ait payé les sommes dont il est débiteur.

§ 11 L'Organisation perçoit une rémunération pour couvrir les frais particuliers résultant des activités prévues à l'article 21, § 3, lettres j) à l). Dans les cas prévus à l'article 21, § 3, lettres j) et k), cette rémunération est fixée par le Comité administratif, sur proposition du Secrétaire général; dans le cas prévu à l'article 21, § 3, lettre l), l'article 31, § 3 est applicable.

Article 27
Vérification des comptes

§ 1 Sauf décision contraire de l'Assemblée générale prise en vertu de l'article 14, § 2, lettre k), la vérification des comptes est effectuée par l'Etat de siège selon les règles du présent article et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec le règlement concernant les finances et la comptabilité de l'Organisation (article 15, § 5, lettre e)).

§ 2 Le Vérificateur vérifie les comptes de l'Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s'assurer :

a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l'Organisation;

b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation;

c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires, soit effectivement comptés;

d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;

e) que tous les éléments de l'actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu'il juge satisfaisantes.

§ 3 Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le Secrétaire général. S'il le juge opportun, il peut procéder à l'examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.

§ 4 Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.

§ 5 Le Vérificateur n'est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l'attention du Secrétaire général sur toute opération dont la régularité ou l'opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.

§ 6 Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants : "J'ai examiné les états financiers de l'Organisation pour la période budgétaire qui s'est terminée le 31 décembre .... . L'examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d'autres justificatifs que j'ai jugé nécessaire dans la circonstance." Cette attestation indique, selon le cas, que

a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d'expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s'est achevée à cette date;

b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;

c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordaient avec celles adoptées pendant la période budgétaire précédente;

d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l'Organisation.

§ 7 Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne :

a) la nature et l'étendue de la vérification à laquelle il a procédé;

b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l'exactitude des comptes, y compris le cas échéant :

1. les informations nécessaires à l'interprétation et à l'appréciation correctes des comptes;
2. toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n'a pas été passée en compte;
3. toute somme qui a fait l'objet d'un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n'a pas été comptabilisée ou dont il n'a pas été tenu compte dans les états financiers;
4. les dépenses à l'appui desquelles il n'est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
5. la tenue des livres de comptes en bonne et due forme; il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s'écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;

c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d'appeler l'attention du Comité administratif, par exemple :

1. les cas de fraude ou de présomption de fraude;
2. le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
3. les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
4. tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
5. les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
6. les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
7. les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;

d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'une période budgétaire antérieure et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'une période budgétaire ultérieure et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

§ 8 Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer des critiques dans son rapport sans donner préalablement au Secrétaire général la possibilité de s'expliquer.

§ 9 Le Vérificateur communique au Comité administratif et au Secrétaire général les constatations faites lors de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du Secrétaire général.

§ 10 Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pas obtenu de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées.

Titre V
Arbitrage

Article 28
Compétence

§ 1 Les litiges entre Etats membres, nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention ainsi que les litiges entre Etats membres et l'Organisation, nés de l'interprétation ou de l'application du Protocole sur les privilèges et immunités peuvent, à la demande d'une des parties, être soumis à un tribunal arbitral. Les parties déterminent librement la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 2 Les autres litiges nés de l'interprétation ou de l'application de la Convention et des autres conventions élaborées par l'Organisation conformément à l'article 2, § 2, s'ils n'ont pas été réglés à l'amiable ou soumis à la décision des tribunaux ordinaires, peuvent, par accord entre les parties intéressées, être soumis à un tribunal arbitral. Les articles 29 à 32 s'appliquent pour la composition du tribunal arbitral et la procédure arbitrale.

§ 3 Chaque Etat peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, se réserver le droit de ne pas appliquer tout ou partie des §§ 1 et 2.

§ 4 L'Etat qui a émis une réserve en vertu du § 3 peut y renoncer, à tout moment, en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 29
Compromis. Greffe

Les parties concluent un compromis spécifiant en particulier :

a) l'objet du différend,

b) la composition du tribunal et les délais convenus pour la nomination du ou des arbitres,

c) le lieu convenu comme siège du tribunal.

Le compromis doit être communiqué au Secrétaire général qui assume les fonctions de greffe.

Article 30
Arbitres

§ 1 Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par le Secrétaire général. Chaque Etat membre peut faire inscrire sur la liste d'arbitres deux de ses ressortissants.

§ 2 Le tribunal arbitral se compose d'un, de trois ou de cinq arbitres, conformément au compromis. Les arbitres sont choisis parmi les personnes figurant sur la liste visée au § 1. Toutefois, si le compromis prévoit cinq arbitres, chacune des parties peut choisir un arbitre en dehors de la liste. Si le compromis prévoit un arbitre unique, celui-ci est choisi d'un commun accord par les parties. Si le compromis prévoit trois ou cinq arbitres, chacune des parties choisit un ou deux arbitres, selon le cas; ceux-ci désignent d'un commun accord le troisième ou le cinquième arbitre, qui préside le tribunal arbitral. En cas de désaccord entre les parties sur la désignation de l'arbitre unique ou entre les arbitres choisis sur celle du troisième ou du cinquième arbitre, cette désignation est faite par le Secrétaire général.

§ 3 L'arbitre unique, le troisième ou le cinquième arbitre doit être d'une nationalité autre que celle des parties, à moins que celles-ci ne soient de même nationalité.

§ 4 L'intervention au litige d'une tierce partie demeure sans effet sur la composition du tribunal arbitral.

Article 31
Procédure. Frais

§ 1 Le tribunal arbitral décide de la procédure à suivre en tenant compte notamment des dispositions ci-après :

a) il instruit et juge les causes d'après les éléments fournis par les parties, sans être lié, lorsqu'il est appelé à dire le droit, par les interprétations de celles-ci;

b) il ne peut accorder plus ou autre chose que ce qui est demandé dans les conclusions du demandeur, ni moins que ce que le défendeur a reconnu comme étant dû;

c) la sentence arbitrale, dûment motivée, est rédigée par le tribunal arbitral et notifiée aux parties par le Secrétaire général;

d) sauf disposition contraire de droit impératif du lieu où siège le tribunal arbitral, et sous réserve d'accord contraire des parties, la sentence arbitrale est définitive.

§ 2 Les honoraires des arbitres sont fixés par le Secrétaire général.

§ 3 La sentence arbitrale fixe les frais et dépens et décide de leur répartition entre les parties, ainsi que celle des honoraires des arbitres.

Article 32
Prescription. Force exécutoire

§ 1 La mise en oeuvre de la procédure arbitrale a, quant à l'interruption de la prescription, le même effet que celui prévu par le droit matériel applicable pour l'introduction de l'action devant le juge ordinaire.

§ 2 La sentence du tribunal arbitral acquiert force exécutoire dans chacun des Etats membres après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat où l'exécution doit avoir lieu. La révision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Titre VI
Modification de la Convention

Article 33
Compétence

§ 1 Le Secrétaire général porte immédiatement à la connaissance des Etats membres les propositions tendant à modifier la Convention qui lui ont été adressées par les Etats membres ou qu'il a lui-même élaborées.

§ 2 L'Assemblée générale décide des propositions tendant à modifier la Convention pour autant que les §§ 4 à 6 ne prévoient pas une autre compétence.

§ 3 Saisie d'une proposition de modification, l'Assemblée générale peut décider, à la majorité, prévue à l'article 14, § 6, qu'une telle proposition présente un caractère d'étroite connexité avec une ou plusieurs dispositions des Appendices à la Convention. Dans ce cas ainsi que dans les cas visés aux §§ 4 à 6, deuxièmes phrases, l'Assemblée générale est également habilitée à décider de la modification de cette ou de ces dispositions des Appendices.

§ 4 Sous réserve des décisions de l'Assemblée générale prises selon le § 3, première phrase, la Commission de révision décide des propositions tendant à modifier les

a) articles 9 et 27, §§ 2 à 10;

b) Règles uniformes CIV, à l'exception des articles 1er, 2, 5, 6, 16, 26 à 39, 41 à 53 et 56 à 60;

c) Règles uniformes CIM, à l'exception des articles 1er, 5, 6, §§ 1 et 2, des articles 8, 12, 13, § 2, des articles 14, 15, §§ 2 et 3, de l'article 19, §§ 6 et 7, ainsi que des articles 23 à 27, 30 à 33, 36 à 41 et 44 à 48;

d) Règles uniformes CUV, à l'exception des articles 1er, 4, 5 et 7 à 12;

e) Règles uniformes CUI, à l'exception des articles 1er, 2, 4, 8 à 15, 17 à 19, 21, 23 à 25;

f) Règles uniformes APTU, à l'exception des articles 1er, 3 et 9 à 11 ainsi que des Annexes de ces Règles uniformes;

g) Règles uniformes ATMF, à l'exception des articles 1er, 3 et 9.

Lorsque des propositions de modification sont soumises à la Commission de révision conformément aux lettres a) à g), un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 5 La Commission d'experts du RID décide des propositions tendant à modifier le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID). Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts du RID, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

§ 6 La Commission d'experts techniques décide des propositions tendant à modifier les Annexes des Règles uniformes APTU. Lorsque de telles propositions sont soumises à la Commission d'experts techniques, un tiers des Etats représentés dans la Commission peut exiger que ces propositions soient soumises à l'Assemblée générale pour décision.

Article 34
Décisions de l'Assemblée générale

§ 1 Les modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention proprement dite, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par les deux tiers des Etats membres, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par l'Assemblée générale, entrent en vigueur, douze mois après leur approbation par la moitié des Etats n'ayant pas fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase, pour tous les Etats membres à l'exception de ceux qui, avant leur entrée en vigueur, ont fait une déclaration aux termes de laquelle ils n'approuvent pas lesdites modifications et de ceux qui ont fait une déclaration conformément à l'article 42, § 1, première phrase.

§ 4 Les Etats membres adressent, au Secrétaire général, leurs notifications concernant l'approbation des modifications de la Convention décidées par l'Assemblée générale ainsi que leurs déclarations aux termes desquelles ils n'approuvent pas ces modifications. Le Secrétaire général en informe les autres Etats membres.

§ 5 Le délai visé aux §§ 2 et 3 court à compter du jour de la notification du Secrétaire général que les conditions pour l'entrée en vigueur des modifications sont remplies.

§ 6 L'Assemblée générale peut spécifier, au moment de l'adoption d'une modification que celle-ci est d'une portée telle que tout Etat membre qui aura fait une déclaration visée au § 2 ou au § 3 et qui n'aura pas approuvé la modification dans le délai de dix-huit mois à dater de son entrée en vigueur cessera, à l'expiration de ce délai, d'être Etat membre de l'Organisation.

§ 7 Lorsque les décisions de l'Assemblée générale concernent les Appendices à la Convention, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, dès l'entrée en vigueur des décisions, pour le trafic avec et entre les Etats membres qui se sont opposés, conformément au § 3, aux décisions dans les délais impartis. Le Secrétaire général notifie aux Etats membres cette suspension; elle prend fin à l'expiration d'un mois à compter de la date à laquelle le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres la levée de l'opposition.

Article 35
Décisions des Commissions

§ 1 Les modifications de la Convention, décidées par les Commissions, sont notifiées par le Secrétaire général aux Etats membres.

§ 2 Les modifications de la Convention elle-même, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les Etats membres peuvent formuler une objection dans les quatre mois à compter de la date de la notification. En cas d'objection d'un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Si un Etat membre formule une objection contre une décision de la Commission de révision dans le délai de quatre mois et qu'il dénonce la Convention, la dénonciation prend effet à la date prévue pour l'entrée en vigueur de cette décision.

§ 3 Les modifications des Appendices à la Convention, décidées par la Commission de révision, entrent en vigueur pour tous les Etats membres, le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres. Les modifications décidées par la Commission d'experts du RID ou par la Commission d'experts techniques entrent en vigueur pour tous les Etats membres le premier jour du sixième mois suivant celui au cours duquel le Secrétaire général les a notifiées aux Etats membres.

§ 4 Les Etats membres peuvent formuler une objection dans un délai de quatre mois à compter du jour de la notification visée au § 3. En cas d'objection formulée par un quart des Etats membres, la modification n'entre pas en vigueur. Dans les Etats membres qui ont formulé une objection contre une décision dans les délais impartis, l'application de l'Appendice concerné est suspendue, dans son intégralité, pour le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet. Toutefois, en cas d'objection contre la validation d'une norme technique ou contre l'adoption d'une prescription technique uniforme, seules celles-ci sont suspendues en ce qui concerne le trafic avec et entre les Etats membres à compter du moment où les décisions prennent effet; il en est de même en cas d'objection partielle.

§ 5 Le Secrétaire général informe les Etats membres des suspensions visées au § 4; les suspensions sont levées à l•expiration d'un délai d'un mois à compter du jour où le Secrétaire général a notifié aux autres Etats membres le retrait d'une telle objection.

§ 6 Pour la détermination du nombre d•objections prévues aux §§ 2 et 4, ne sont pas pris en compte les Etats membres qui :

a) n•ont pas le droit de vote (article 14, § 5, article 26, § 7 ou article 40, § 4);

b) ne sont pas membres de la Commission concernée (article 16, § 1, deuxième phrase);

c) ont fait une déclaration conformément à l•article 9, § 1 des Règles uniformes APTU.

Titre VII
Dispositions finales

Article 36
Dépositaire

§ 1 Le Secrétaire général est le dépositaire de la présente Convention. Ses fonctions en tant que dépositaire sont celles qui sont énoncées dans la Partie VII de la Convention de Vienne du 23 mai 1969 sur le droit des traités.

§ 2 Lorsqu'une divergence apparaît entre un Etat membre et le dépositaire au sujet de l'accomplissement des fonctions de ce dernier, le dépositaire ou l'Etat membre concerné doit porter la question à l'attention des autres Etats membres ou, le cas échéant, la soumettre à la décision du Comité administratif.

Article 37
Adhésion à la Convention

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte à chaque Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire.

§ 2 Un Etat qui désire adhérer à la Convention adresse une demande au dépositaire. Le dépositaire la communique aux Etats membres.

§ 3 La demande est admise de plein droit trois mois après la communication visée au § 2, sauf opposition formulée auprès du dépositaire par cinq Etats membres. Le dépositaire en avise sans délai l'Etat demandeur ainsi que les Etats membres. L'adhésion prend effet le premier jour du troisième mois suivant cet avis.

§ 4 En cas d'opposition d'au moins cinq Etats membres dans le délai prévu au § 3, la demande d'adhésion est soumise à l'Assemblée générale qui en décide.

§ 5 Sous réserve de l'article 42, toute adhésion à la Convention ne peut concerner que la Convention dans sa version en vigueur au moment de la prise d'effet de l'adhésion.

Article 38
Adhésion d'organisations régionales d'intégration économique

§ 1 L'adhésion à la Convention est ouverte aux organisations régionales d'intégration économique ayant compétence pour adopter leur législation qui est obligatoire pour leurs membres, dans les matières couvertes par cette Convention et dont un ou plusieurs Etats membres sont membres. Les conditions de cette adhésion sont définies dans un accord conclu entre l•Organisation et l•organisation régionale.

§ 2 L'organisation régionale peut exercer les droits dont disposent ses membres en vertu de la Convention dans la mesure où ils couvrent des matières relevant de sa compétence. Ceci vaut de même pour les obligations incombant aux Etats membres en vertu de la Convention, abstraction faite des obligations financières visées à l'article 26.

§ 3 En vue de l'exercice du droit de vote et du droit d'objection prévu à l'article 35, §§ 2 et 4, l'organisation régionale dispose d'un nombre de voix égal à celui de ses membres qui sont également Etats membres de l'Organisation. Ces derniers ne peuvent exercer leurs droits, notamment de vote, que dans la mesure admise au § 2. L'organisation régionale ne dispose pas de droit de vote en ce qui concerne le Titre IV.

§ 4 Pour mettre fin à la qualité de membre, l'article 41 s'applique par analogie.

Article 39
Membres associés

§ 1 Tout Etat sur le territoire duquel est exploitée une infrastructure ferroviaire peut devenir membre associé de l'Organisation. L'article 37, §§ 2 à 5 s'applique par analogie.

§ 2 Un membre associé peut participer aux travaux des organes mentionnés à l•article 13, § 1, lettres a) et c) à f) uniquement avec voix consultative. Un membre associé ne peut pas être désigné comme membre du Comité administratif. Il contribue aux dépenses de l'Organisation avec 0,25 pour cent des contributions (article 26, § 3).

§ 3 Pour mettre fin à la qualité de membre associé, l•article 41 s•applique par analogie.

Article 40
Suspension de la qualité de membre

§ 1 Un Etat membre peut demander, sans dénoncer la Convention, une suspension de sa qualité de membre de l'Organisation, lorsque plus aucun trafic international ferroviaire n'est effectué sur son territoire pour des raisons non imputables à cet Etat membre.

§ 2 Le Comité administratif décide d'une demande de suspension de la qualité de membre. La demande doit être formulée auprès du Secrétaire général au plus tard trois mois avant une session du Comité.

§ 3 La suspension de la qualité de membre entre en vigueur le premier jour du mois suivant le jour de la notification du Secrétaire général aux Etats membres de la décision du Comité administratif. La suspension de la qualité de membre prend fin avec la notification par l'Etat membre de la reprise du trafic international ferroviaire sur son territoire. Le Secrétaire général le notifie, sans délai, aux autres Etats membres.

§ 4 La suspension de la qualité de membre a pour conséquence :

a) d'exonérer l'Etat membre de son obligation de contribuer au financement des dépenses de l'Organisation;

b) de suspendre le droit de vote dans les organes de l'Organisation;

c) de suspendre le droit d'objection en vertu de l'article 34, §§ 2 et 3, et de l'article 35, §§ 2 et 4.

Article 41
Dénonciation de la Convention

§ 1 La Convention peut, à tout moment, être dénoncée.

§ 2 Tout Etat membre qui désire procéder à une dénonciation en avise le dépositaire. La dénonciation prend effet le 31 décembre de l'année suivante.

Article 42
Déclarations et réserves à la Convention

§ 1 Chaque Etat membre peut déclarer, à tout moment, qu'il n'appliquera pas dans leur intégralité certains Appendices à la Convention. En outre, des réserves ainsi que des déclarations de ne pas appliquer certaines dispositions de la Convention proprement dite ou de ses Appendices ne sont admises que si de telles réserves et déclarations sont expressément prévues par les dispositions elles-mêmes.

§ 2 Les réserves ou les déclarations sont adressées au dépositaire. Elles prennent effet au moment où la Convention entre en vigueur pour l'Etat concerné. Toute déclaration faite après cette entrée en vigueur prend effet le 31 décembre de l'année qui suit cette déclaration. Le dépositaire en informe les Etats membres.

Article 43
Dissolution de l'Organisation

§ 1 L'Assemblée générale peut décider de la dissolution de l'Organisation et du transfert éventuel de ses attributions à une autre organisation intergouvernementale en fixant, le cas échéant, les conditions de ce transfert avec cette organisation.

§ 2 En cas de dissolution de l'Organisation, ses biens et avoirs sont attribués aux Etats membres ayant été membres de l'Organisation, sans interruption, durant les cinq dernières années civiles précédant celle de la décision en vertu du § 1, ceci proportionnellement au taux moyen du pourcentage auquel ils ont contribué aux dépenses de l'Organisation durant ces cinq années précédentes.

Article 44
Disposition transitoire

Dans les cas prévus à l'article 34, § 7, à l'article 35, § 4, à l'article 41, § 1 et à l'article 42, le droit en vigueur au moment de la conclusion des contrats soumis aux Règles uniformes CIV, aux Règles uniformes CIM, aux Règles uniformes CUV ou aux Règles uniformes CUI reste applicable aux contrats existants.

Article 45
Textes de la Convention

§ 1 La Convention est rédigée en langues française, allemande et anglaise. En cas de divergence, seul le texte français fait foi.

§ 2 Sur proposition de l'un des Etats concernés, l'Organisation publie des traductions officielles de la Convention dans d'autres langues, dans la mesure où l'une de ces langues est une langue officielle sur le territoire d'au moins deux Etats membres. Ces traductions sont élaborées en coopération avec les services compétents des Etats membres concernés.

Protocole sur les privilèges et immunités

de l'Organisation intergouvernementale pour les transports ferroviaires (OTIF)

Article premier
Immunité de juridiction, d'exécution et de saisie

§ 1 Dans le cadre de ses activités officielles, l'Organisation bénéficie de l'immunité de juridiction et d'exécution sauf :

a) dans la mesure où l'Organisation aurait expressément renoncé à une telle immunité dans un cas particulier;

b) en cas d'action civile intentée par un tiers;

c) en cas de demande reconventionnelle directement liée à une procédure entamée à titre principal par l'Organisation;

d) en cas de saisie, ordonnée par décision judiciaire, sur les traitements, salaires et autres émoluments dus par l'Organisation à un membre de son personnel.

§ 2 Les avoirs et les autres biens de l'Organisation, quel que soit le lieu où ils se trouvent, bénéficient de l'immunité à l'égard de toute forme de réquisition, confiscation, séquestre et autre forme de saisie ou de contrainte, sauf dans la mesure où le nécessitent temporairement la prévention des accidents mettant en cause des véhicules automoteurs appartenant à l'Organisation ou circulant pour son compte et les enquêtes auxquelles peuvent donner lieu lesdits accidents.

Article 2
Protection contre l'expropriation

Si une expropriation est nécessaire à des fins d'utilité publique, toutes dispositions appropriées doivent être prises afin d'empêcher que l'expropriation ne constitue un obstacle à l'exercice des activités de l'Organisation et une indemnité préalable, prompte et adéquate doit être versée.

Article 3
Exonération d'impôts

§ 1 Chaque Etat membre exonère des impôts directs l'Organisation, ses biens et revenus, pour l'exercice de ses activités officielles. Lorsque des achats ou services d'un montant important qui sont strictement nécessaires pour l'exercice des activités officielles de l'Organisation sont effectués ou utilisés par l'Organisation et lorsque le prix de ces achats ou services comprend des taxes ou droits, des dispositions appropriées sont prises par les Etats membres, chaque fois qu'il est possible, en vue de l'exonération des taxes ou droits de cette nature ou en vue du remboursement de leur montant.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts et taxes qui ne constituent que la simple rémunération de services rendus.

§ 3 Les biens acquis conformément au § 1 ne peuvent être vendus ni cédés, ni utilisés autrement qu'aux conditions fixées par l'Etat membre qui a accordé les exonérations.

Article 4
Exonération de droits et taxes

§ 1 Les produits importés ou exportés par l'Organisation et strictement nécessaires pour l'exercice de ses activités officielles, sont exonérés de tous droits et taxes perçus à l'importation ou à l'exportation.

§ 2 Aucune exonération n'est accordée, au titre de cet article, en ce qui concerne les achats et importations de biens ou la fourniture de services destinés aux besoins propres des membres du personnel de l'Organisation.

§ 3 L'article 3, § 3 s'applique, par analogie, aux biens importés conformément au § 1.

Article 5
Activités officielles

Les activités officielles de l'Organisation visées par le présent Protocole sont les activités répondant aux buts définis à l'article 2 de la Convention.

Article 6
Transactions monétaires

L'Organisation peut recevoir et détenir tous fonds, devises, numéraires ou valeurs mobilières. Elle peut en disposer librement pour tous usages prévus par la Convention et avoir des comptes en n'importe quelle monnaie dans la mesure nécessaire pour faire face à ses engagements.

Article 7
Communications

Pour ses communications officielles et le transfert de tous ses documents, l'Organisation bénéficie d'un traitement non moins favorable que celui accordé par chaque Etat membre aux autres organisations internationales comparables.

Article 8
Privilèges et immunités des représentants des Etats

Les représentants des Etats membres jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions et pour la durée de leurs voyages de services, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction, même après la fin de leur mission, pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un représentant d'un Etat ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport;

b) immunité d'arrestation et de détention préventive, sauf en cas de flagrant délit;

c) immunité de saisie de leurs bagages personnels, sauf en cas de flagrant délit;

d) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

e) exemption pour eux-mêmes et pour leurs conjoints de toute mesure limitant l'entrée et de toutes formalités d'enregistrement des étrangers;

f) mêmes facilités en ce qui concerne les réglementations monétaires ou de change que celles accordées aux représentants de Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 9
Privilèges et immunités des membres du personnel de l'Organisation

Les membres du personnel de l'Organisation jouissent, dans l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités suivants sur le territoire de chaque Etat membre :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis dans l'exercice de leurs fonctions et dans les limites de leurs attributions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un membre du personnel de l'Organisation ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les membres du personnel continuent de bénéficier de cette immunité même après avoir cessé d'être au service de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) mêmes exceptions aux dispositions limitant l'immigration et réglant l'enregistrement des étrangers que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales; les membres de leur famille faisant partie de leur ménage jouissent des mêmes facilités;

d) exonération de l'impôt national sur le revenu, sous réserve de l'introduction, au profit de l'Organisation, d'une imposition interne des traitements, salaires et autres émoluments versés par l'Organisation; cependant, les Etats membres ont la possibilité de tenir compte de ces traitements, salaires et émoluments pour le calcul du montant de l'impôt à percevoir sur les revenus d'autres sources; les Etats membres ne sont pas tenus d'appliquer cette exonération fiscale aux indemnités et pensions de retraite et rentes de survie versées par l'Organisation aux anciens membres de son personnel ou à leurs ayants droit;

e) en ce qui concerne les réglementations de change, mêmes privilèges que ceux généralement accordés aux membres du personnel des organisations internationales;

f) en période de crise internationale, mêmes facilités de rapatriement pour eux et les membres de leur famille faisant partie de leur ménage que celles généralement accordées aux membres du personnel des organisations internationales.

Article 10
Privilèges et immunités des experts

Les experts auxquels l'Organisation fait appel, lorsqu'ils exercent des fonctions auprès de l'Organisation ou accomplissent des missions pour cette dernière, y compris durant les voyages effectués dans l'exercice de ces fonctions ou au cours de ces missions, jouissent des privilèges et immunités suivants, dans la mesure où ceux-ci leur sont nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions :

a) immunité de juridiction pour les actes, y compris leurs paroles et écrits, accomplis par eux dans l'exercice de leurs fonctions; cette immunité ne joue cependant pas en cas de dommages résultant d'un accident causé par un véhicule automoteur ou tout autre moyen de transport appartenant à un expert ou conduit par lui ou en cas d'infraction à la réglementation de la circulation relative à ce moyen de transport; les experts continuent de bénéficier de cette immunité même après la cessation de leurs fonctions auprès de l'Organisation;

b) inviolabilité de tous leurs papiers et documents officiels;

c) facilités de change nécessaires au transfert de leur rémunération;

d) mêmes facilités, en ce qui concerne leurs bagages personnels, que celles accordées aux agents des Gouvernements étrangers en mission officielle temporaire.

Article 11
But des privilèges et immunités accordés

§ 1 Les privilèges et immunités prévus par le présent Protocole sont institués uniquement afin d'assurer, en toutes circonstances, le libre fonctionnement de l'Organisation et la complète indépendance des personnes auxquelles ils sont accordés. Les autorités compétentes lèvent toute immunité dans tous les cas où son maintien est susceptible d'entraver l'action de la justice et où elle peut être levée sans porter atteinte à la réalisation de l'objectif pour lequel elle a été accordée.

§ 2 Les autorités compétentes aux fins du § 1 sont :

a) les Etats membres, pour leurs représentants;

b) le Comité administratif pour le Secrétaire général;

c) le Secrétaire général pour les autres agents de l'Organisation ainsi que pour les experts auxquels l'Organisation fait appel.

Article 12
Prévention d'abus

§ 1 Aucune des dispositions du présent Protocole ne peut mettre en cause le droit que possède chaque Etat membre de prendre toutes les précautions utiles dans l'intérêt de sa sécurité publique.

§ 2 L'Organisation coopère en tout temps avec les autorités compétentes des Etats membres en vue de faciliter une bonne administration de la justice, d'assurer le respect des lois et prescriptions des Etats membres concernés et d'empêcher tout abus auquel pourraient donner lieu les privilèges et immunités prévus dans le présent Protocole.

Article 13
Traitement des propres ressortissants

Aucun Etat membre n'est tenu d'accorder les privilèges et immunités mentionnés :

a) à l'article 8, à l'exception de la lettre d),
b) à l'article 9, à l'exception des lettres a), b) et d),
c) à l'article 10, à l'exception des lettres a) et b)

à ses propres ressortissants ou aux personnes qui ont leur résidence permanente dans cet Etat.

Article 14
Accords complémentaires

L'Organisation peut conclure avec un ou plusieurs Etats membres des accords complémentaires en vue de l'application du présent Protocole en ce qui concerne cet Etat membre ou ces Etats membres, ainsi que d'autres accords en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

CIV

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (Appendice A à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de voyageurs à titre onéreux ou gratuit, lorsque le lieu de départ et de destination sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le domicile ou le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 4 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes CIM.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de voyageurs et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de départ ou de destination ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2
Déclaration relative à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

§ 1 Chaque Etat peut, à tout moment, déclarer qu'il n'appliquera pas aux voyageurs, victimes d'accidents survenus sur son territoire, l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

§ 2 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en donne connaissance aux Etats membres.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel le voyageur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec le voyageur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;

c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) "véhicule" désigne un véhicule automobile ou une remorque transportés à l'occasion d'un transport de voyageurs.

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Sous réserve d'autres dispositions de droit international public, deux ou plusieurs Etats membres peuvent fixer entre eux les conditions sous lesquelles les transporteurs sont soumis à l'obligation de transporter des voyageurs, des bagages, des animaux et des véhicules en trafic entre ces Etats.

§ 4 Les accords visés aux §§ 1 à 3 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter le voyageur ainsi que, le cas échéant, des bagages et des véhicules au lieu de destination et à livrer les bagages et les véhicules au lieu de destination.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par un ou plusieurs titres de transport remis au voyageur. Toutefois, sans préjudice de l'article 9, l'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le titre de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport.

Article 7
Titre de transport

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu des titres de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels ils doivent être imprimés et remplis.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le titre de transport :

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver la conclusion et le contenu du contrat de transport et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant de ce contrat.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du titre de transport, que celui-ci a été établi selon ses indications.

§ 4 Le titre de transport est cessible s'il n'est pas nominatif et si le voyage n'a pas commencé.

§ 5 Le titre de transport peut être établi sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante du titre de transport représenté par ces données.

Article 8
Paiement et remboursement du prix de transport

§ 1 Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix de transport est payable à l'avance.

§ 2 Les Conditions générales de transport déterminent dans quelles conditions un remboursement du prix de transport a lieu.

Article 9
Droit au transport. Exclusion du transport

§ 1 Dès le commencement du voyage, le voyageur doit être muni d'un titre de transport valable et doit le présenter lors du contrôle des titres de transport. Les Conditions générales de transport peuvent prévoir :

a) qu'un voyageur qui ne présente pas un titre de transport valable doit payer, outre le prix de transport, une surtaxe;

b) qu'un voyageur qui refuse le paiement immédiat du prix de transport ou de la surtaxe peut être exclu du transport;

c) si et dans quelles conditions un remboursement de la surtaxe a lieu.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir que sont exclus du transport ou peuvent être exclus du transport en cours de route, les voyageurs qui :

a) présentent un danger pour la sécurité et le bon fonctionnement de l'exploitation ou pour la sécurité des autres voyageurs,

b) incommodent de manière intolérable les autres voyageurs,

et que ces personnes n'ont droit au remboursement ni du prix de transport ni du prix qu'elles ont payé pour le transport de leurs bagages.

Article 10
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

Article 11
Suppression et retard d'un train. Correspondance manquée

Le transporteur doit, s'il y a lieu, certifier sur le titre de transport que le train a été supprimé ou la correspondance manquée.

Titre III
Transport de colis à main, d'animaux, de bagages et de véhicules

Chapitre I
Dispositions communes

Article 12
Objets et animaux admis

§ 1 Le voyageur peut prendre avec lui des objets faciles à porter (colis à main) ainsi que des animaux vivants, conformément aux Conditions générales de transport. Par ailleurs, le voyageur peut prendre avec lui des objets encombrants conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport. Sont exclus du transport, les objets ou animaux de nature à gêner ou à incommoder les voyageurs ou à causer un dommage.

§ 2 Le voyageur peut expédier, en tant que bagages, des objets et des animaux conformément aux Conditions générales de transport.

§ 3 Le transporteur peut admettre le transport de véhicules à l'occasion d'un transport de voyageurs conformément aux dispositions particulières, contenues dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le transport de marchandises dangereuses en tant que colis à main, bagages ainsi que dans ou sur des véhicules qui, conformément à ce Titre sont transportées par rail, doit être conforme au Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID).

Article 13
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit, en cas de présomption grave de non respect des conditions de transport, de vérifier si les objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et animaux transportés répondent aux conditions de transport lorsque les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification doit avoir lieu ne l'interdisent pas. Le voyageur doit être invité à assister à la vérification. S'il ne se présente pas ou s'il ne peut être atteint, le transporteur doit faire appel à deux témoins indépendants.

§ 2 Lorsqu'il est constaté que les conditions de transport n'ont pas été respectées, le transporteur peut exiger du voyageur le paiement des frais occasionnés par la vérification.

Article 14
Accomplissement des formalités administratives

Le voyageur doit se conformer aux formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives lors du transport, à l'occasion de son transport, d'objets (colis à main, bagages, véhicules y compris leur chargement) et d'animaux. Il doit assister à la visite de ces objets, sauf exception prévue par les lois et prescriptions de chaque Etat.

Chapitre II
Colis à main et animaux

Article 15
Surveillance

La surveillance des colis à main et des animaux, qu'il prend avec lui, incombe au voyageur.

Chapitre III
Bagages

Article 16
Expédition des bagages

§ 1 Les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages doivent être constatées par un bulletin de bagages remis au voyageur.

§ 2 Sans préjudice de l'article 22, l'absence, l'irrégularité ou la perte du bulletin de bagages n'affecte ni l'existence ni la validité des conventions concernant l'acheminement des bagages, qui restent soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Le bulletin de bagages fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'enregistrement des bagages et des conditions de leur transport.

§ 4 Jusqu'à preuve du contraire, il est présumé que lors de la prise en charge par le transporteur, les bagages étaient en bon état apparent et que le nombre et la masse des colis correspondaient aux mentions portées sur le bulletin de bagages.

Article 17
Bulletin de bagages

§ 1 Les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de bagages ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 2 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de bagages :

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives à l'acheminement des bagages et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 3 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de bagages, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 18
Enregistrement et transport

§ 1 Sauf exception prévue par les Conditions générales de transport, l'enregistrement des bagages n'a lieu que sur la présentation d'un titre de transport valable au moins jusqu'au lieu de destination des bagages. Par ailleurs, l'enregistrement s'effectue d'après les prescriptions en vigueur au lieu d'expédition.

§ 2 Lorsque les Conditions générales de transport prévoient que des bagages peuvent être admis au transport sans présentation d'un titre de transport, les dispositions des présentes Règles uniformes fixant les droits et obligations du voyageur relatifs à ses bagages s'appliquent par analogie à l'expéditeur de bagages.

§ 3 Le transporteur peut acheminer les bagages avec un autre train ou un autre moyen de transport et par un autre itinéraire que ceux empruntés par le voyageur.

Article 19
Paiement du prix pour le transport des bagages

Sauf convention contraire entre le voyageur et le transporteur, le prix pour le transport des bagages est payable lors de l'enregistrement.

Article 20
Marquage des bagages

Le voyageur doit indiquer sur chaque colis en un endroit bien visible et d'une manière suffisamment fixe et claire :

a) son nom et son adresse,

b) le lieu de destination.

Article 21
Droit de disposer des bagages

§ 1 Si les circonstances le permettent et les prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives ne s'y opposent pas, le voyageur peut demander la restitution des bagages au lieu d'expédition, contre remise du bulletin de bagages et, lorsque cela est prévu par les Conditions générales de transport, sur présentation du titre de transport.

§ 2 Les Conditions générales de transport peuvent prévoir d'autres dispositions concernant le droit de disposer des bagages, notamment des modifications du lieu de destination et les éventuelles conséquences financières à supporter par le voyageur.

Article 22
Livraison

§ 1 La livraison des bagages a lieu contre remise du bulletin de bagages et, le cas échéant, contre paiement des frais qui grèvent l'envoi. Le transporteur a le droit, sans y être tenu, de vérifier si le détenteur du bulletin a qualité pour prendre livraison.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au détenteur du bulletin de bagages, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination :

a) la remise des bagages aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) le fait de confier des animaux vivants à un tiers.

§ 3 Le détenteur du bulletin de bagages peut demander la livraison des bagages au lieu de destination aussitôt que s'est écoulé le temps convenu ainsi que, le cas échéant, le temps nécessaire pour les opérations effectuées par les douanes ou par d'autres autorités administratives.

§ 4 A défaut de remise du bulletin de bagages, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages qu'à celui qui justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution.

§ 5 Les bagages sont livrés au lieu de destination pour lequel ils ont été enregistrés.

§ 6 Le détenteur du bulletin de bagages auquel les bagages ne sont pas livrés peut exiger la constatation, sur le bulletin de bagages, du jour et de l'heure auxquels il a demandé la livraison conformément au § 3.

§ 7 L'ayant droit peut refuser la réception des bagages, si le transporteur ne donne pas suite à sa demande de procéder à la vérification des bagages en vue de constater un dommage allégué.

§ 8 Par ailleurs, la livraison des bagages est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de destination.

Chapitre IV
Véhicules

Article 23
Conditions de transport

Les dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, déterminent notamment les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du voyageur.

Article 24
Bulletin de transport

§ 1 Les obligations contractuelles relatives au transport de véhicules doivent être constatées par un bulletin de transport remis au voyageur. Le bulletin de transport peut être intégré dans le titre de transport du voyageur.

§ 2 Les dispositions particulières pour le transport de véhicules contenues dans les Conditions générales de transport déterminent la forme et le contenu du bulletin de transport ainsi que la langue et les caractères dans lesquels il doit être imprimé et rempli. L'article 7, § 5 s'applique par analogie.

§ 3 Doivent au moins être inscrits sur le bulletin de transport :

a) le transporteur ou les transporteurs;

b) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes; cela peut se faire par le sigle CIV;

c) toute autre indication nécessaire pour prouver les obligations contractuelles relatives aux transports des véhicules et permettant au voyageur de faire valoir les droits résultant du contrat de transport.

§ 4 Le voyageur doit s'assurer, à la réception du bulletin de transport, que celui-ci a été émis selon ses indications.

Article 25
Droit applicable

Sous réserve des dispositions du présent Chapitre, les dispositions du Chapitre III relatives au transport des bagages s'appliquent aux véhicules.

Titre IV
Responsabilité du transporteur

Chapitre I
Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

Article 26
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur causé par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules ferroviaires, qu'il y entre ou qu'il en sort quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité :

a) si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier;

b) dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur;

c) si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Si l'accident est dû au comportement d'un tiers et si, en dépit de cela, le transporteur n'est pas entièrement déchargé de sa responsabilité conformément au § 2, lettre c), il répond pour le tout dans les limites des présentes Règles uniformes et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 4 Les présentes Règles uniformes n'affectent pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur pour les cas non prévus au § 1.

§ 5 Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par des transporteurs subséquents, est responsable, en cas de mort et de blessures de voyageurs, le transporteur à qui incombait, selon le contrat de transport, la prestation de service de transport au cours de laquelle l'accident s'est produit. Lorsque cette prestation n'a pas été réalisée par le transporteur, mais par un transporteur substitué, les deux transporteurs sont responsables solidairement, conformément aux présentes Règles uniformes.

Article 27
Dommages-intérêts en cas de mort

§ 1 En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps et des obsèques;

b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts prévus à l'article 28.

§ 2 Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 28
Dommages-intérêts en cas de blessures

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou psychique du voyageur, les dommages-intérêts comprennent :

a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;

b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 29
Réparation d'autres préjudices corporels

Le droit national détermine si, et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices corporels autres que ceux prévus aux articles 27 et 28.

Article 30
Forme et montant des dommages-intérêts en cas de mort et de blessures

§ 1 Les dommages-intérêts prévus à l'article 27, § 2 et à l'article 28, lettre b) doivent être alloués sous forme de capital. Toutefois, si le droit national permet l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit visés à l'article 27, § 2, le demandent.

§ 2 Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application des présentes Règles uniformes, il est fixé une limite maximale de 175 000 unités de compte en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 31
Autres moyens de transport

§ 1 Sous réserve du § 2, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs ne s'appliquent pas aux dommages survenus pendant le transport qui, conformément au contrat de transport, n'était pas un transport ferroviaire.

§ 2 Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, les dispositions relatives à la responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs s'appliquent aux dommages visés à l'article 26, § 1 et à l'article 33, § 1, causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans ledit véhicule, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

§ 3 Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, l'exploitation ferroviaire est provisoirement interrompue et que les voyageurs sont transportés par un autre moyen de transport, le transporteur est responsable en vertu des présentes Règles uniformes.

Chapitre II
Responsabilité en cas d'inobservation de l'horaire

Article 32
Responsabilité en cas de suppression, retard ou correspondance manquée

§ 1 Le transporteur est responsable envers le voyageur du dommage résultant du fait qu'en raison de la suppression, du retard ou du manquement d'une correspondance, le voyage ne peut se poursuivre le même jour, ou que sa poursuite n'est pas raisonnablement exigible le même jour à cause des circonstances données. Les dommages-intérêts comprennent les frais raisonnables d'hébergement ainsi que les frais raisonnables occasionnés par l'avertissement des personnes attendant le voyageur.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité, lorsque la suppression, le retard ou le manquement d'une correspondance sont imputables à l'une des causes suivantes :

a) des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier,

b) une faute du voyageur ou

c) le comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier; une autre entreprise utilisant la même infrastructure ferroviaire n'est pas considérée comme un tiers; le droit de recours n'est pas affecté.

§ 3 Le droit national détermine, si et dans quelle mesure, le transporteur doit verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus au § 1. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'article 44.

Chapitre III
Responsabilité pour les colis à main, les animaux, les bagages et les véhicules

Section 1
Colis à main et animaux

Article 33
Responsabilité

§ 1 En cas de mort et de blessures de voyageurs le transporteur est, en outre, responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets que le voyageur avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main; ceci vaut également pour les animaux que le voyageur avait pris avec lui. L'article 26 s'applique par analogie.

§ 2 Par ailleurs, le transporteur n'est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle ou de l'avarie des objets, des colis à main ou des animaux dont la surveillance incombe au voyageur conformément à l'article 15 que si ce dommage est causé par une faute du transporteur. Les autres articles du Titre IV, à l'exception de l'article 51, et le Titre VI ne sont pas applicables dans ce cas.

Article 34
Limitation des dommages-intérêts en cas de perte ou d'avarie d'objets

Lorsque le transporteur est responsable en vertu de l•article 33, § 1, il doit réparer le dommage jusqu•à concurrence de 1 400 unités de compte pour chaque voyageur.

Article 35
Exonération de responsabilité

Le transporteur n'est pas responsable, à l'égard du voyageur, du dommage résultant du fait que le voyageur ne se conforme pas aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives.

Section 2
Bagages

Article 36
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie des bagages survenues à partir de la prise en charge par le transporteur jusqu'à la livraison ainsi que du retard à la livraison.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le retard à la livraison a eu pour cause une faute du voyageur, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre des bagages ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) absence ou défectuosité de l'emballage;

b) nature spéciale des bagages;

c) expédition comme bagages d'objets exclus du transport.

Article 37
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le retard à la livraison, a eu pour cause un des faits prévus à l'article 36, § 2, incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 36, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

Article 38
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur, prenant en charge les bagages avec le bulletin de bagages ou le véhicule avec le bulletin de transport, participe, quant à l'acheminement des bagages ou au transport des véhicules, au contrat de transport conformément aux stipulations du bulletin de bagages ou du bulletin de transport et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 39
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 48 et 52 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes, ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes, est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 40
Présomption de perte

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un colis comme perdu quand il n'a pas été livré ou tenu à sa disposition dans les quatorze jours qui suivent la demande de livraison présentée conformément à l'article 22, § 3.

§ 2 Si un colis réputé perdu est retrouvé au cours de l'année qui suit la demande de livraison, le transporteur doit aviser l'ayant droit, lorsque son adresse est connue ou peut être découverte.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que le colis lui soit livré. Dans ce cas, il doit payer les frais afférents au transport du colis depuis le lieu d'expédition jusqu'à celui où a lieu la livraison et restituer l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour retard à la livraison prévus à l'article 43.

§ 4 Si le colis retrouvé n'a pas été réclamé dans le délai prévu au § 3 ou si le colis est retrouvé plus d'un an après la demande de livraison, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le colis.

Article 41
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts :

a) si le montant du dommage est prouvé, une indemnité égale à ce montant sans qu'elle excède toutefois 80 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou 1 200 unités de compte par colis;

b) si le montant du dommage n'est pas prouvé, une indemnité forfaitaire de 20 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute ou de 300 unités de compte par colis.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme manquant ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix pour le transport des bagages et les autres sommes déboursées en relation avec le transport du colis perdu ainsi que les droits de douane et les droits d'accise déjà acquittés.

Article 42
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie des bagages, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation des bagages.

§ 2 L'indemnité n'excède pas :

a) si la totalité des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement des bagages est dépréciée par l'avarie, le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 43
Indemnité en cas de retard à la livraison

§ 1 En cas de retard à la livraison des bagages, le transporteur doit payer, par période indivisible de vingt-quatre heures à compter de la demande de livraison, mais avec un maximum de quatorze jours :

a) si l'ayant droit prouve qu'un dommage, y compris une avarie, en est résulté, une indemnité égale au montant du dommage jusqu'à un maximum de 0,80 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 14 unités de compte par colis, livrés en retard;

b) si l'ayant droit ne prouve pas qu'un dommage en est résulté, une indemnité forfaitaire de 0,14 unité de compte par kilogramme de masse brute des bagages ou de 2,80 unités de compte par colis, livrés en retard.

Le mode d'indemnisation, par kilogramme ou par colis, est déterminé dans les Conditions générales de transport.

§ 2 En cas de perte totale des bagages, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 41.

§ 3 En cas de perte partielle des bagages, l'indemnité prévue au § 1 est payée pour la partie non perdue.

§ 4 En cas d'avarie des bagages ne résultant pas du retard à la livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 42.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 41 et 42 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale des bagages.

Section 3
Véhicules

Article 44
Indemnité en cas de retard

§ 1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur ou de retard à la livraison d'un véhicule, le transporteur doit payer, lorsque l'ayant droit prouve qu'un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

§ 2 Si l'ayant droit renonce au contrat de transport, en cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au transporteur, le prix du transport est remboursé à l'ayant droit. En outre, celui-ci peut réclamer, lorsqu'il prouve qu'un dommage est résulté de ce retard, une indemnité dont le montant n'excède pas le prix du transport.

Article 45
Indemnité en cas de perte

En cas de perte totale ou partielle d'un véhicule, l'indemnité à payer à l'ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d'après la valeur usuelle du véhicule. Elle n'excède pas 8 000 unités de compte. Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule indépendant.

Article 46
Responsabilité en ce qui concerne d'autres objets

§ 1 En ce qui concerne les objets laissés dans le véhicule ou se trouvant dans des coffres (p. ex. coffres à bagages ou à skis), solidement arrimés au véhicule, le transporteur n'est responsable que du dommage causé par sa faute. L'indemnité totale à payer n'excède pas 1 400 unités de compte.

§ 2 En ce qui concerne les objets arrimés à l'extérieur du véhicule y compris les coffres visés au § 1, le transporteur n'est responsable que s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 47
Droit applicable

Sous réserve des dispositions de la présente Section, les dispositions de la Section 2 relatives à la responsabilité pour les bagages s'appliquent aux véhicules.

Chapitre IV
Dispositions communes

Article 48
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues aux présentes Règles uniformes ainsi que les dispositions du droit national qui limitent les indemnités à un montant déterminé, ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 49
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 55 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 27 et 28, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination du montant de l'indemnité se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 4 En ce qui concerne les bagages, les intérêts ne sont dus que si l'indemnité excède 16 unités de compte par bulletin de bagages.

§ 5 En ce qui concerne les bagages, si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 50
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 51
Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 52
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 51.

Titre V
Responsabilité du voyageur

Article 53
Principes particuliers de responsabilité

Le voyageur est responsable envers le transporteur pour tout dommage :

a) résultant du non respect de ses obligations en vertu

1. des articles 10, 14 et 20,
2. des dispositions particulières pour le transport des véhicules, contenues dans les Conditions générales de transport, ou
3. du Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID),

ou

b) causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui,

à moins qu'il ne prouve que le dommage a été causé par des circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier, en dépit du fait qu'il a fait preuve de la diligence exigée d'un voyageur consciencieux. Cette disposition n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au transporteur en vertu des articles 26 et 33, § 1.

Titre VI
Exercice des droits

Article 54
Constatation de perte partielle ou d'avarie

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie d'un objet transporté sous la garde du transporteur (bagages, véhicules) est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit, un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de l'objet, et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état des bagages ou du véhicule ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 55
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée. Dans le cas d'un transport faisant l'objet d'un contrat unique et effectué par des transporteurs subséquents, les réclamations peuvent également être adressées au premier ou au dernier transporteur ainsi qu'au transporteur ayant dans l'Etat de domicile ou de résidence habituelle du voyageur son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 2 Les autres réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur désigné à l'article 56, §§ 2 et 3.

§ 3 Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande. Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la restitution du titre de transport, du bulletin de bagages et du bulletin de transport.

Article 56
Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 L'action judiciaire fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs ne peut être exercée que contre un transporteur responsable au sens de l'article 26, § 5.

§ 2 Sous réserve du § 4, les autres actions judiciaires des voyageurs fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 3 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer le bagage ou le véhicule est inscrit avec son consentement sur le bulletin de bagages ou sur le bulletin de transport, celui-ci peut être actionné conformément au § 2, même s'il n'a pas reçu le bagage ou le véhicule.

§ 4 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 2 et 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 57
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat membre sur le territoire duquel le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport. D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 58
Extinction de l'action en cas de mort et de blessures

§ 1 Toute action de l'ayant droit fondée sur la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de blessures de voyageurs est éteinte s'il ne signale pas l'accident survenu au voyageur, dans les douze mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des transporteurs auxquels une réclamation peut être présentée selon l'article 55, § 1. Lorsque l'ayant droit signale verbalement l'accident au transporteur, celui-ci doit lui délivrer une attestation de cet avis verbal.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte si :

a) dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 55, § 1;

b) dans le délai prévu au § 1, le transporteur responsable a eu connaissance, par une autre voie, de l'accident survenu au voyageur;

c) l'accident n'a pas été signalé ou a été signalé tardivement, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) l'ayant droit prouve que l'accident a eu pour cause une faute du transporteur.

Article 59
Extinction de l'action née du transport des bagages

§ 1 L'acceptation des bagages par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 54 avant la réception des bagages par l'ayant droit;
2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 54 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation des bagages par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 54 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les trois jours qui suivent la réception des bagages, et
2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge par le transporteur et la livraison;

c) en cas de retard à la livraison, si l'ayant droit a, dans les vingt et un jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs désignés à l'article 56, § 3;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage a pour cause une faute du transporteur.

Article 60
Prescription

§ 1 Les actions en dommages-intérêts fondées sur la responsabilité du transporteur en cas de mort et de blessures de voyageurs sont prescrites :

a) pour le voyageur, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès du voyageur, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2 Les autres actions nées du contrat de transport sont prescrites par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit d'une action en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 La prescription prévue au § 2 court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du quatorzième jour qui suit l'expiration du délai prévu à l'article 22, § 3;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou retard à la livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas concernant le transport des voyageurs : du jour de l'expiration de la validité du titre de transport.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 4 En cas de réclamation écrite conformément à l'article 55 avec les pièces justificatives nécessaires, la prescription est suspendue jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 5 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 6 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre VII
Rapports des transporteurs entre eux

Article 61
Partage du prix de transport

§ 1 Tout transporteur doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient sur un prix de transport qu'il a encaissé ou qu'il aurait dû encaisser. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 6, § 3, l'article 16, § 3 et l'article 25 s'appliquent également aux relations entre les transporteurs subséquents.

Article 62
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 63
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 62 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'établissement qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 64
Accords au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 61 et 62.

CIM

Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire Des marchandises (Appendice B à la Convention)

Titre premier
Généralités

Article premier
Champ d'application

§ 1 Les présentes Règles uniformes s'appliquent à tout contrat de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats membres différents. Il en est ainsi quels que soient le siège et la nationalité des parties au contrat de transport.

§ 2 Les présentes Règles uniformes s'appliquent également aux contrats de transport ferroviaire de marchandises à titre onéreux, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux Etats différents dont l'un au moins est un Etat membre et lorsque les parties au contrat conviennent que le contrat est soumis à ces Règles uniformes.

§ 3 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport transfrontalier ferroviaire, un transport par route ou par voie de navigation intérieure en trafic intérieur d'un Etat membre, les présentes Règles uniformes s'appliquent.

§ 4 Lorsqu'un transport international faisant l'objet d'un contrat unique inclut, en complément au transport ferroviaire, un transport maritime ou un transport transfrontalier par voie de navigation intérieure, les présentes Règles uniformes s'appliquent si le transport maritime ou le transport par voie de navigation intérieure est effectué sur des lignes inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 24, § 1 de la Convention.

§ 5 Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux transports effectués entre gares situées sur le territoire d'Etats limitrophes, lorsque l'infrastructure de ces gares est gérée par un ou plusieurs gestionnaires d'infrastructure relevant d'un seul et même de ces Etats.

§ 6 Chaque Etat, Partie à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, peut, lorsqu'il adresse une demande d'adhésion à la Convention, déclarer qu'il n'appliquera ces Règles uniformes qu'aux transports effectués sur une partie de l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire. Cette partie de l'infrastructure ferroviaire doit être définie précisément et être reliée à l'infrastructure ferroviaire d'un Etat membre. Lorsqu'un Etat a fait la déclaration susvisée, ces Règles uniformes ne s'appliquent qu'à la condition :

a) que le lieu de la prise en charge de la marchandise ou le lieu pour la livraison ainsi que l'itinéraire prévus dans le contrat de transport soient situés sur l'infrastructure désignée ou

b) que l'infrastructure désignée relie l'infrastructure de deux Etats membres et qu'elle a été prévue dans le contrat de transport comme itinéraire pour un transport de transit.

§ 7 L'Etat qui a fait une déclaration conformément au § 6, peut y renoncer à tout moment en informant le dépositaire. Cette renonciation prend effet un mois après la date à laquelle le dépositaire en avise les Etats membres. La déclaration devient sans effet, lorsque la convention visée au § 6, première phrase, cesse d'être en vigueur pour cet Etat.

Article 2
Prescriptions de droit public

Les transports auxquels s'appliquent les présentes Règles uniformes restent soumis aux prescriptions de droit public, notamment aux prescriptions relatives au transport des marchandises dangereuses ainsi qu'aux prescriptions du droit douanier et à celles relatives à la protection des animaux.

Article 3
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes, le terme :

a) "transporteur" désigne le transporteur contractuel, avec lequel l'expéditeur a conclu le contrat de transport en vertu de ces Règles uniformes, ou un transporteur subséquent, qui est responsable sur la base de ce contrat;

b) "transporteur substitué" désigne un transporteur, qui n'a pas conclu le contrat de transport avec l'expéditeur, mais à qui le transporteur visé à la lettre a) a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport ferroviaire;

c) "Conditions générales de transport" désigne les conditions du transporteur sous forme de conditions générales ou de tarifs légalement en vigueur dans chaque Etat membre et qui sont devenues, par la conclusion du contrat de transport, partie intégrante de celui-ci;

d) "unité de transport intermodal" désigne les conteneurs, caisses mobiles, semi-remorques ou autres unités de chargement similaires utilisées en transport intermodal.

Article 4
Dérogations

§ 1 Les Etats membres peuvent conclure des accords qui prévoient des dérogations aux présentes Règles uniformes pour les transports effectués exclusivement entre deux gares situées de part et d'autre de la frontière, lorsqu'il n'y a pas d'autre gare entre elles.

§ 2 Pour les transports effectués entre deux Etats membres, transitant par un Etat non membre, les Etats concernés peuvent conclure des accords qui dérogent aux présentes Règles uniformes.

§ 3 Les accords visés aux §§ 1 et 2 de même que leur mise en vigueur sont communiqués à l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires. Le Secrétaire général de l'Organisation en informe les Etats membres et les entreprises intéressées.

Article 5
Droit contraignant

Sauf clause contraire dans les présentes Règles uniformes, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ces Règles uniformes. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport. Nonobstant cela, un transporteur peut assumer une responsabilité et des obligations plus lourdes que celles qui sont prévues par les présentes Règles uniformes.

Titre II
Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 6
Contrat de transport

§ 1 Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter la marchandise à titre onéreux au lieu de destination et à l'y remettre au destinataire.

§ 2 Le contrat de transport doit être constaté par une lettre de voiture selon un modèle uniforme. Toutefois, l'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat qui reste soumis aux présentes Règles uniformes.

§ 3 La lettre de voiture est signée par l'expéditeur et le transporteur. La signature peut être remplacée par un timbre, une indication de la machine comptable ou toute autre mode approprié.

§ 4 Le transporteur doit certifier sur le duplicata de la lettre de voiture de manière appropriée la prise en charge de la marchandise et doit remettre le duplicata à l'expéditeur.

§ 5 La lettre de voiture n'a pas la valeur d'un connaissement.

§ 6 Une lettre de voiture doit être établie pour chaque envoi. Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, une même lettre de voiture ne peut concerner que le chargement d'un seul wagon.

§ 7 En cas d'un transport empruntant le territoire douanier de la Communauté européenne ou le territoire, sur lequel est appliquée la procédure de transit commun, chaque envoi doit être accompagné d'une lettre de voiture répondant aux exigences de l'article 7.

§ 8 Les associations internationales des transporteurs établissent les modèles uniformes de lettre de voiture en accord avec les associations internationales de la clientèle et les organismes compétents en matière douanière dans les Etats membres ainsi qu'avec toute organisation intergouvernementale d'intégration économique régionale ayant compétence pour sa propre législation douanière.

§ 9 La lettre de voiture, y compris son duplicata, peut être établie sous forme d'enregistrement électronique des données, qui peuvent être transformées en signes d'écriture lisibles. Les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement des données doivent être équivalents du point de vue fonctionnel, notamment en ce qui concerne la force probante de la lettre de voiture représentée par ces données.

Article 7
Teneur de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

a) le lieu et la date de son établissement;

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur;

c) le nom et l'adresse du transporteur qui a conclu le contrat de transport;

d) le nom et l'adresse de celui auquel la marchandise est remise effectivement s'il n'est pas le transporteur visé à la lettre c);

e) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise;

f) le lieu de livraison;

g) le nom et l'adresse du destinataire;

h) la dénomination de la nature de la marchandise et du mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, la dénomination prévue par le Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID);

i) le nombre de colis et les signes et numéros particuliers nécessaires à l'identification des envois de détail;

j) le numéro du wagon, dans le cas de transport par wagons complets;

k) le numéro du véhicule ferroviaire roulant sur ses propres roues, s'il est remis au transport en tant que marchandise;

l) en outre, dans le cas d'unités de transport intermodal, la catégorie, le numéro ou d'autres caractéristiques nécessaires à leur identification;

m) la masse brute de la marchandise ou la quantité de la marchandise exprimée sous d'autres formes;

n) une énumération détaillée des documents requis par les douanes ou d'autres autorités administratives, joints à la lettre de voiture ou tenus à la disposition du transporteur auprès d'une autorité dûment désignée ou auprès d'un organe désigné dans le contrat;

o) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison), dans la mesure où ils doivent être payés par le destinataire ou toute autre indication que les frais sont dus par le destinataire;

p) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux présentes Règles uniformes.

§ 2 Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

a) en cas de transport par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise, alors que celui-ci a donné son consentement à l'inscription sur la lettre de voiture;

b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge;

c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise;

d) la valeur déclarée de la marchandise et le montant représentant l'intérêt spécial à la livraison;

e) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué;

f) l'itinéraire convenu;

g) une liste des documents non cités au § 1, lettre n) remis au transporteur;

h) les inscriptions de l'expéditeur concernant le nombre et la désignation des sceaux qu'il a apposés sur le wagon.

§ 3 Les parties au contrat de transport peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 8
Responsabilité pour les inscriptions portées sur la lettre de voiture

§ 1 L'expéditeur répond de tous les frais et dommages supportés par le transporteur du fait :

a) d'inscriptions par l'expéditeur, sur la lettre de voiture, de mentions irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles ou

b) de l'omission par l'expéditeur d'inscriptions prescrites par le RID.

§ 2 Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit des mentions sur la lettre de voiture, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

§ 3 Si la lettre de voiture ne contient pas l'indication prévue à l'article 7, § 1, lettre p), le transporteur est responsable de tous les frais et dommages subis par l'ayant droit en raison de cette omission.

Article 9
Marchandises dangereuses

Lorsque l'expéditeur a omis les inscriptions prescrites par le RID, le transporteur peut, à tout moment, selon les circonstances, décharger ou détruire la marchandise ou la rendre inoffensive, sans qu'il y ait matière à indemnisation, sauf s'il a eu connaissance du caractère dangereux de la marchandise lors de sa prise en charge.

Article 10
Paiement des frais

§ 1 Sauf convention contraire entre l'expéditeur et le transporteur, les frais (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison) sont payés par l'expéditeur.

§ 2 Lorsque, en vertu d'une convention entre l'expéditeur et le transporteur, les frais sont mis à la charge du destinataire et que le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture, ni fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3, ni modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, l'expéditeur reste tenu au paiement des frais.

Article 11
Vérification

§ 1 Le transporteur a le droit de vérifier, à tout moment, si les conditions de transport ont été respectées et si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture par l'expéditeur. Lorsque la vérification porte sur le contenu de l'envoi, celle-ci se fait dans la mesure du possible en présence de l'ayant droit; dans les cas où cela n'est pas possible, le transporteur fait appel à deux témoins indépendants, à défaut d'autres dispositions dans les lois et prescriptions de l'Etat où la vérification a lieu.

§ 2 Si l'envoi ne répond pas aux inscriptions portées sur la lettre de voiture ou si les dispositions relatives au transport des marchandises admises sous condition n'ont pas été respectées, le résultat de la vérification doit être mentionné sur le feuillet de la lettre de voiture qui accompagne la marchandise, et, si le transporteur détient encore le duplicata de la lettre de voiture, également sur celui-ci. Dans ce cas, les frais occasionnés par la vérification grèvent la marchandise, à moins qu'ils n'aient été payés immédiatement.

§ 3 Lorsque l'expéditeur effectue le chargement, il a le droit d'exiger la vérification par le transporteur de l'état de la marchandise et de son emballage ainsi que de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée. Le transporteur n'est obligé de procéder à la vérification que s'il a les moyens appropriés pour le faire. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 12
Force probante de la lettre de voiture

§ 1 La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture, ou à défaut de telles indications, du bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et de l'exactitude des énonciations de la lettre de voiture concernant le nombre de colis, leurs marques et leurs numéros ainsi que la masse brute ou la quantité autrement indiquée.

§ 3 Lorsque l'expéditeur a effectué le chargement, la lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de l'état de la marchandise et de son emballage indiqué sur la lettre de voiture ou à défaut de telles indications du bon état apparent et de l'exactitude des mentions énoncées au § 2 uniquement dans le cas où le transporteur les a vérifiées et a inscrit le résultat concordant de sa vérification sur la lettre de voiture.

§ 4 Cependant, la lettre de voiture ne fait pas foi dans le cas où elle comporte une réserve motivée. Une réserve peut être motivée notamment par le fait que le transporteur n'a pas les moyens appropriés de vérifier si l'envoi répond aux inscriptions portées sur la lettre de voiture.

Article 13
Chargement et déchargement de la marchandise

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent à qui incombe le chargement et le déchargement de la marchandise. A défaut d'une telle convention, le chargement et le déchargement incombent au transporteur pour les colis alors que pour les wagons complets, le chargement incombe à l'expéditeur et le déchargement, après la livraison, au destinataire.

§ 2 L'expéditeur est responsable de toutes les conséquences d'un chargement défectueux effectué par lui et doit notamment réparer le dommage subi de ce fait par le transporteur. La preuve du chargement défectueux incombe au transporteur.

Article 14
Emballage

L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages et des frais qui auraient pour origine l'absence ou la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 15
Accomplissement des formalités administratives

§ 1 En vue de l'accomplissement des formalités, exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous les renseignements voulus.

§ 2 Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous les dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

§ 3 Le transporteur est responsable des conséquences de la perte ou de l'utilisation irrégulière des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui lui ont été confiés, à moins que la perte ou le dommage occasionné par l'utilisation irrégulière de ces documents a eu pour cause des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 4 L'expéditeur, par une inscription portée sur la lettre de voiture, ou le destinataire qui donne un ordre conformément à l'article 18, § 3, peut demander :

a) d'assister lui-même à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de s'y faire représenter par un mandataire, pour fournir tous les renseignements et formuler toutes les observations utiles;

b) d'accomplir lui-même les formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou de les faire accomplir par un mandataire, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent;

c) de procéder au paiement des droits de douane et autres frais, lorsque lui-même ou son mandataire assiste à l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives ou les accomplit, dans la mesure où les lois et prescriptions de l'Etat où elles s'effectuent le permettent.

Dans ces cas, ni l'expéditeur, ni le destinataire qui a le droit de disposition, ni leur mandataire ne peuvent prendre possession de la marchandise.

§ 5 Si, pour l'accomplissement des formalités exigées par les douanes ou par d'autres autorités administratives, l'expéditeur a désigné un lieu où les prescriptions en vigueur ne permettent pas de les accomplir, ou bien s'il a prescrit, pour ces formalités, tout autre mode de procéder qui ne peut pas être exécuté, le transporteur opère de la façon qui lui paraît être la plus favorable aux intérêts de l'ayant droit, et fait connaître à l'expéditeur les mesures prises.

§ 6 Si l'expéditeur a pris en charge le paiement des droits de douane, le transporteur peut accomplir les formalités douanières à son choix, soit en cours de route, soit au lieu de destination.

§ 7 Toutefois, le transporteur peut procéder conformément au § 5 si le destinataire n'a pas retiré la lettre de voiture dans le délai prévu par les prescriptions en vigueur au lieu de destination.

§ 8 L'expéditeur doit se conformer aux prescriptions des douanes ou d'autres autorités administratives au sujet de l'emballage et du bâchage des marchandises. Si l'expéditeur n'a pas emballé ou bâché les marchandises conformément à ces prescriptions, le transporteur peut y pourvoir; les frais en résultant grèvent la marchandise.

Article 16
Délais de livraison

§ 1 L'expéditeur et le transporteur conviennent du délai de livraison. A défaut d'une convention, ce délai ne peut être supérieur à celui résultant des §§ 2 à 4.

§ 2 Sous réserve des §§ 3 et 4, les délais maxima de livraison sont les suivants :

a) pour les wagons complets
- délai d'expédition 12 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 400 km 24 heures;

b) pour les envois de détail
- délai d'expédition 24 heures,
- délai de transport, par fraction indivisible de 200 km 24 heures.

Les distances se rapportent à l'itinéraire convenu, à défaut, à l'itinéraire le plus court possible.

§ 3 Le transporteur peut fixer des délais supplémentaires d'une durée déterminée dans les cas suivants :

a) envois empruntant
- des lignes dont l'écartement des rails est différent,
- la mer ou une voie de navigation intérieure,
- une route s'il n'existe pas de liaison ferroviaire;

b) circonstances extraordinaires entraînant un développement anormal du trafic ou des difficultés anormales d'exploitation.

La durée des délais supplémentaires doit figurer dans les Conditions générales de transport.

§ 4 Le délai de livraison commence à courir après la prise en charge de la marchandise; il est prolongé de la durée du séjour occasionné sans faute de la part du transporteur. Le délai de livraison est suspendu les dimanches et jours fériés légaux.

Article 17
Livraison

§ 1 Le transporteur doit remettre la lettre de voiture et livrer la marchandise au destinataire, au lieu de livraison prévu, contre décharge et paiement des créances résultant du contrat de transport.

§ 2 Sont assimilés à la livraison au destinataire, lorsqu'ils sont effectués conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison :

a) la remise de la marchandise aux autorités de douane ou d'octroi dans leurs locaux d'expédition ou dans leurs entrepôts, lorsque ceux-ci ne se trouvent pas sous la garde du transporteur;

b) l'entreposage auprès du transporteur de la marchandise ou son dépôt chez un commissionnaire-expéditeur ou dans un entrepôt public.

§ 3 Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison, le destinataire peut demander au transporteur de lui remettre la lettre de voiture et de lui livrer la marchandise. Si la perte de la marchandise est constatée ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 29, § 1, le destinataire peut faire valoir en son propre nom, à l'encontre du transporteur, les droits qui résultent pour lui du contrat de transport.

§ 4 L'ayant droit peut refuser l'acceptation de la marchandise, même après réception de la lettre de voiture et paiement des créances résultant du contrat de transport, tant qu'il n'a pas été procédé aux vérifications qu'il a requises en vue de constater un dommage allégué.

§ 5 Pour le surplus, la livraison de la marchandise est effectuée conformément aux prescriptions en vigueur au lieu de livraison.

§ 6 Si la marchandise a été livrée sans encaissement préalable d'un remboursement grevant la marchandise, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 18
Droit de disposer de la marchandise

§ 1 L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise et de modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport. Il peut notamment demander au transporteur :

a) d'arrêter le transport de la marchandise;

b) d'ajourner la livraison de la marchandise;

c) de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui inscrit sur la lettre de voiture;

d) de livrer la marchandise à un lieu différent de celui inscrit sur la lettre de voiture.

§ 2 Le droit pour l'expéditeur, même en possession du duplicata de la lettre de voiture, de modifier le contrat de transport s'éteint dans les cas où le destinataire :

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;

d) est autorisé, conformément au § 3, à donner des ordres; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres et aux instructions du destinataire.

§ 3 Le droit de modifier le contrat de transport appartient au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture, sauf mention contraire inscrite sur cette lettre par l'expéditeur.

§ 4 Le droit pour le destinataire de modifier le contrat de transport s'éteint lorsqu'il :

a) a retiré la lettre de voiture;

b) a accepté la marchandise;

c) a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3;

d) a prescrit conformément au § 5 de livrer la marchandise à un tiers et lorsque celui-ci a fait valoir ses droits conformément à l'article 17, § 3.

§ 5 Si le destinataire a prescrit de livrer la marchandise à un tiers, celui-ci n'est pas autorisé à modifier le contrat de transport.

Article 19
Exercice du droit de disposition

§ 1 Lorsque l'expéditeur ou, dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, veut modifier, par des ordres ultérieurs, le contrat de transport, celui-ci doit présenter au transporteur le duplicata de la lettre de voiture sur lequel doivent être portées les modifications.

§ 2 L'expéditeur, ou dans le cas de l'article 18, § 3, le destinataire, doit dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution des modifications ultérieures.

§ 3 L'exécution des modifications ultérieures doit être possible, licite et raisonnablement exigible au moment où les ordres parviennent à celui qui doit les exécuter et elle ne doit notamment ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois.

§ 4 Les modifications ultérieures ne doivent pas avoir pour effet de diviser l'envoi.

§ 5 Lorsque, en raison des conditions prévues au § 3, le transporteur ne peut exécuter les ordres qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement celui dont émanent les ordres.

§ 6 En cas de faute du transporteur, celui-ci est responsable des conséquences de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'une modification ultérieure. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

§ 7 Le transporteur, qui donne suite aux modifications ultérieures demandées par l'expéditeur sans exiger la présentation du duplicata de la lettre de voiture, est responsable du dommage en résultant envers le destinataire si le duplicata de la lettre de voiture a été transmis à ce dernier. Toutefois, l'éventuelle indemnité n'excède pas celle prévue en cas de perte de la marchandise.

Article 20
Empêchements au transport

§ 1 En cas d'empêchement au transport, le transporteur décide s'il est préférable de transporter d'office la marchandise en modifiant l'itinéraire ou s'il convient, dans l'intérêt de l'ayant droit, de lui demander des instructions en lui fournissant toutes les informations utiles dont il dispose.

§ 2 Si la continuation du transport n'est pas possible, le transporteur demande des instructions à celui qui a le droit de disposer de la marchandise. Si le transporteur ne peut obtenir des instructions en temps utile, il doit prendre les mesures qui lui paraissent les plus favorables aux intérêts de celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Article 21
Empêchements à la livraison

§ 1 En cas d'empêchement à la livraison, le transporteur doit prévenir sans délai l'expéditeur et lui demander des instructions, sauf si par une inscription sur la lettre de voiture l'expéditeur a demandé que la marchandise lui soit renvoyée d'office s'il survient un empêchement à la livraison.

§ 2 Lorsque l'empêchement à la livraison cesse avant que les instructions de l'expéditeur soient parvenues au transporteur, la marchandise est livrée au destinataire. L'expéditeur doit en être avisé sans délai.

§ 3 En cas de refus de la marchandise par le destinataire, l'expéditeur a le droit de donner des instructions, même s'il ne peut produire le duplicata de la lettre de voiture.

§ 4 Lorsque l'empêchement à la livraison intervient après que le destinataire a modifié le contrat de transport conformément à l'article 18, §§ 3 à 5, le transporteur doit aviser ce destinataire.

Article 22

Conséquences des empêchements au transport et à la livraison

§ 1 Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause :

a) sa demande d'instructions,

b) l'exécution des instructions reçues,

c) le fait que les instructions demandées ne lui parviennent pas ou pas à temps,

d) le fait qu'il a pris une décision conformément à l'article 20, § 1, sans avoir demandé des instructions,

à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute. Il peut notamment percevoir le prix de transport applicable par l'itinéraire emprunté et dispose des délais correspondants à ce dernier.

§ 2 Dans les cas visés à l'article 20, § 2 et à l'article 21, § 1, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise aux frais de l'ayant droit. Après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise pour le compte de l'ayant droit. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant du contrat de transport et de tous autres frais.

§ 3 Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont disproportionnés par rapport à la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit des instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

§ 4 Si la marchandise a été vendue, le produit de la vente, déduction faite des frais grevant la marchandise, doit être mis à la disposition de l'ayant droit. Si le produit est inférieur à ces frais, l'expéditeur doit payer la différence.

§ 5 La façon de procéder en cas de vente est déterminée par les lois et les prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise, ou par les usages de ce lieu.

§ 6 Si, en cas d'empêchement au transport ou à la livraison, l'expéditeur ne donne pas d'instructions en temps utile et si l'empêchement au transport ou à la livraison ne peut être supprimé conformément aux §§ 2 et 3, le transporteur peut renvoyer la marchandise à l'expéditeur ou, si justifié, la détruire, aux frais de ce dernier.

Titre III
Responsabilité

Article 23
Fondement de la responsabilité

§ 1 Le transporteur est responsable du dommage résultant de la perte totale ou partielle et de l'avarie de la marchandise survenues à partir de la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison, ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, quelle que soit l'infrastructure ferroviaire utilisée.

§ 2 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchet de route, etc.) ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

§ 3 Le transporteur est déchargé de cette responsabilité dans la mesure où la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à un ou plusieurs des faits ci-après :

a) transport effectué en wagon découvert en vertu des Conditions générales de transport ou lorsque cela a été expressément convenu et inscrit sur la lettre de voiture; sous réserve des dommages subis par les marchandises à la suite d'influences atmosphériques, les marchandises chargées en unités de transport intermodal et dans des véhicules routiers fermés acheminés par des wagons ne sont pas considérées comme étant transportées en wagon découvert; si, pour le transport des marchandises en wagons découverts, l'expéditeur utilise des bâches, le transporteur assume la même responsabilité que celle qui lui incombe pour le transport en wagons découverts non bâchés, même s'il s'agit des marchandises qui, selon les Conditions générales de transport, ne sont pas transportées en wagons découverts;

b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des pertes ou des avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) chargement des marchandises par l'expéditeur ou déchargement par le destinataire;

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à celle-ci même, à la perte totale ou partielle ou à l'avarie notamment par bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, dessiccation, déperdition;

e) désignation ou numérotation irrégulière, inexacte ou incomplète de colis;

f) transport d'animaux vivants;

g) transport qui, en vertu des dispositions applicables ou de conventions entre l'expéditeur et le transporteur et indiquées sur la lettre de voiture, doit être effectué sous escorte, si la perte ou l'avarie résulte d'un risque que l'escorte avait pour but d'éviter.

Article 24
Responsabilité en cas de transport de véhicules ferroviaires en tant que marchandise

§ 1 Dans le cas de transport de véhicules ferroviaires roulant sur leurs propres roues et remis au transport en tant que marchandise, le transporteur répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses pièces survenue à partir de la prise en charge jusqu'à la livraison ainsi que du dommage résultant du dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute.

§ 2 Le transporteur ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou non mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

Article 25
Charge de la preuve

§ 1 La preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison a eu pour cause un des faits prévus à l'article 23, § 2 incombe au transporteur.

§ 2 Lorsque le transporteur établit que la perte ou l'avarie a pu résulter, étant donné les circonstances de fait, d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 23, § 3, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit conserve toutefois le droit de prouver que le dommage n'a pas eu pour cause, totalement ou partiellement, l'un de ces risques.

§ 3 La présomption selon le § 2 n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 23, § 3, lettre a) s'il y a perte d'une importance anormale ou perte de colis.

Article 26
Transporteurs subséquents

Lorsqu'un transport faisant l'objet d'un contrat de transport unique est effectué par plusieurs transporteurs subséquents, chaque transporteur prenant en charge la marchandise avec la lettre de voiture participe au contrat de transport conformément aux stipulations de la lettre de voiture et assume les obligations qui en découlent. Dans ce cas, chaque transporteur répond de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Article 27
Transporteur substitué

§ 1 Lorsque le transporteur a confié, en tout ou en partie, l'exécution du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'une faculté qui lui est reconnue dans le contrat de transport, le transporteur n'en demeure pas moins responsable de la totalité du transport.

§ 2 Toutes les dispositions des présentes Règles uniformes régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ses soins. Les articles 36 et 41 s'appliquent lorsqu'une action est intentée contre les agents et toutes autres personnes au service desquelles le transporteur substitué recourt pour l'exécution du transport.

§ 3 Toute convention particulière par laquelle le transporteur assume des obligations qui ne lui incombent pas en vertu des présentes Règles uniformes ou renonce à des droits qui lui sont conférés par ces Règles uniformes est sans effet à l'égard du transporteur substitué qui ne l'a pas acceptée expressément et par écrit. Que le transporteur substitué ait ou non accepté cette convention, le transporteur reste néanmoins lié par les obligations ou les renonciations qui résultent de ladite convention particulière.

§ 4 Lorsque et pour autant que le transporteur et le transporteur substitué sont responsables, leur responsabilité est solidaire.

§ 5 Le montant total de l'indemnité dû par le transporteur, le transporteur substitué ainsi que leurs agents et les autres personnes au service desquelles ils recourent pour l'exécution du transport, n'excède pas les limites prévues aux présentes Règles uniformes.

§ 6 Le présent article ne porte pas atteinte aux droits de recours pouvant exister entre le transporteur et le transporteur substitué.

Article 28
Présomption de dommage en cas de réexpédition

§ 1 Lorsqu'un envoi expédié conformément aux présentes Règles uniformes a fait l'objet d'une réexpédition soumise à ces mêmes Règles et qu'une perte partielle ou une avarie est constatée après cette réexpédition, il y a présomption qu'elle s'est produite sous l'empire du dernier contrat de transport, si l'envoi est resté sous la garde du transporteur et a été réexpédié tel qu'il est arrivé au lieu de réexpédition.

§ 2 Cette présomption est également applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition n'était pas soumis aux présentes Règles uniformes, si celles-ci avaient été applicables en cas d'expédition directe entre le premier lieu d'expédition et le dernier lieu de destination.

§ 3 Cette présomption est en outre applicable lorsque le contrat de transport antérieur à la réexpédition était soumis à une convention concernant le transport international ferroviaire direct de marchandises et de nature comparable aux présentes Règles uniformes, et lorsque cette convention contient une même présomption de droit en faveur des envois expédiés conformément à ces Règles uniformes.

Article 29
Présomption de perte de la marchandise

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée au destinataire ou tenue à sa disposition dans les trente jours qui suivent l'expiration des délais de livraison.

§ 2 L'ayant droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut demander par écrit à être avisé sans délai dans le cas où la marchandise est retrouvée au cours de l'année qui suit le paiement de l'indemnité. Le transporteur donne acte par écrit de cette demande.

§ 3 Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis visé au § 2, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant du contrat de transport et contre restitution de l'indemnité reçue, déduction faite, le cas échéant, des frais qui auraient été compris dans cette indemnité. Néanmoins, il conserve ses droits à indemnité pour dépassement du délai de livraison prévu aux articles 33 et 35.

§ 4 A défaut soit de la demande visée au § 2, soit d'instructions données dans le délai prévu au § 3, ou encore si la marchandise est retrouvée plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve la marchandise.

Article 30
Indemnité en cas de perte

§ 1 En cas de perte totale ou partielle de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité calculée d'après le cours à la bourse, à défaut d'après le prix courant sur le marché et, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de mêmes nature et qualité, aux jour et lieu où la marchandise a été prise en charge.

§ 2 L'indemnité n'excède pas 17 unités de compte par kilogramme manquant de masse brute.

§ 3 En cas de perte d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de l'unité de transport intermodal ou de leurs pièces, aux jour et lieu de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu de la prise en charge.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, le prix de transport, les droits de douane acquittés et les autres sommes déboursées en relation avec le transport de la marchandise perdue, à l'exception des droits d'accises portant sur des marchandises circulant en suspension de tels droits.

Article 31
Responsabilité en cas de déchet de route

§ 1 En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature, subissent généralement un déchet de route par le seul fait du transport, le transporteur ne répond que de la partie du déchet qui dépasse, quel que soit le parcours effectué, les tolérances ci-dessous :

a) deux pour cent de la masse pour les marchandises liquides ou remises au transport à l'état humide;

b) un pour cent de la masse pour les marchandises sèches.

§ 2 La restriction de responsabilité prévue au § 1 ne peut être invoquée s'il est prouvé, étant donné les circonstances de fait, que la perte ne résulte pas des causes qui justifient la tolérance.

§ 3 Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, le déchet de route est calculé pour chaque colis lorsque sa masse au départ est indiquée séparément sur la lettre de voiture ou peut être constatée d'une autre manière.

§ 4 En cas de perte totale de la marchandise ou en cas de perte de colis, il n'est fait aucune déduction résultant du déchet de route pour le calcul de l'indemnité.

§ 5 Cet article ne déroge pas aux articles 23 et 25.

Article 32
Indemnité en cas d'avarie

§ 1 En cas d'avarie de la marchandise, le transporteur doit payer, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, une indemnité équivalente à la dépréciation de la marchandise. Son montant est calculé en appliquant à la valeur de la marchandise définie conformément à l'article 30, le pourcentage de dépréciation constaté au lieu de destination.

§ 2 L'indemnité n'excède pas :

a) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte totale, si la totalité de l'envoi est dépréciée par l'avarie;

b) le montant qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée, si une partie seulement de l'envoi est dépréciée par l'avarie.

§ 3 En cas d'avarie d'un véhicule ferroviaire, roulant sur ses propres roues et remis au transport en tant que marchandise, ou d'une unité de transport intermodal, ou de leurs pièces, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, au coût de la remise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 4 Le transporteur doit restituer, en outre, dans la proportion déterminée au § 1, les frais prévus à l'article 30, § 4.

Article 33
Indemnité en cas de dépassement du délai de livraison

§ 1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le transporteur doit payer une indemnité qui n'excède pas le quadruple du prix de transport.

§ 2 En cas de perte totale de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 ne se cumule pas avec celle prévue à l'article 30.

§ 3 En cas de perte partielle de la marchandise, l'indemnité prévue au § 1 n'excède pas le quadruple du prix de transport de la partie non perdue de l'envoi.

§ 4 En cas d'avarie de la marchandise ne résultant pas du dépassement du délai de livraison, l'indemnité prévue au § 1 se cumule, s'il y a lieu, avec celle prévue à l'article 32.

§ 5 En aucun cas, le cumul de l'indemnité prévue au § 1 avec celles prévues aux articles 30 et 32 ne donne lieu au paiement d'une indemnité excédant celle qui serait due en cas de perte totale de la marchandise.

§ 6 Lorsque, conformément à l'article 16, § 1, le délai de livraison est établi par convention, celle-ci peut prévoir d'autres modalités d'indemnisation que celles prévues au § 1. Si, dans ce cas, les délais de livraison prévus à l'article 16, §§ 2 à 4 sont dépassés, l'ayant droit peut demander soit l'indemnité prévue par la convention précitée, soit celle prévue aux §§ 1 à 5.

Article 34
Dédommagement en cas de déclaration de valeur

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur déclare, sur la lettre de voiture, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue à l'article 30, § 2. Dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 35
Dédommagement en cas de déclaration d'intérêt à la livraison

L'expéditeur et le transporteur peuvent convenir que l'expéditeur inscrive, sur la lettre de voiture, le montant en chiffres d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui du dépassement du délai de livraison. En cas de déclaration d'intérêt à la livraison, il peut être demandé outre les indemnités prévues aux articles 30, 32 et 33, la réparation du dommage supplémentaire prouvé jusqu'à concurrence du montant déclaré.

Article 36
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 15, § 3, à l'article 19, §§ 6 et 7 et aux articles 30, 32 à 35 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 37
Conversion et intérêts

§ 1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.

§ 2 L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, calculés à raison de cinq pour cent l'an, à partir du jour de la réclamation prévue à l'article 43 ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

§ 3 Si l'ayant droit ne remet pas au transporteur, dans un délai convenable qui lui est fixé, les pièces justificatives nécessaires pour la liquidation définitive de la réclamation, les intérêts ne courent pas entre l'expiration du délai fixé et la remise effective de ces pièces.

Article 38
Responsabilité en trafic fer-mer

§ 1 Dans les transports fer-mer empruntant les lignes maritimes visées à l'article 24, § 1 de la Convention, chaque Etat membre peut, en demandant que la mention utile soit portée sur la liste des lignes soumises aux présentes Règles uniformes, ajouter l'ensemble des causes d'exonération ci-après mentionnées à celles prévues à l'article 23 :

a) incendie, à condition que le transporteur fasse la preuve qu'il n'a pas été causé par son fait ou sa faute, par ceux du capitaine, des marins, du pilote ou de ses préposés;

b) sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer;

c) chargement de la marchandise sur le pont du navire, à condition qu'elle ait été chargée sur le pont avec le consentement de l'expéditeur donné sur la lettre de voiture et qu'elle ne soit pas sur wagon;

d) périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables.

§ 2 Le transporteur ne peut se prévaloir des causes d'exonération visées au § 1 que s'il fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est survenu sur le parcours maritime, depuis le chargement de la marchandise à bord du navire jusqu'à son déchargement du navire.

§ 3 Lorsque le transporteur se prévaut des causes d'exonération visées au § 1, il reste néanmoins responsable si l'ayant droit fait la preuve que la perte, l'avarie ou le dépassement du délai de livraison est dû à une faute du transporteur, du capitaine, des marins, du pilote ou des préposés du transporteur.

§ 4 Lorsqu'un même parcours maritime est desservi par plusieurs entreprises inscrites sur la liste des lignes conformément à l'article 24, § 1 de la Convention, le régime de responsabilité applicable à ce parcours doit être le même pour toutes ces entreprises. En outre, lorsque ces entreprises ont été inscrites sur la liste à la demande de plusieurs Etats membres l'adoption de ce régime doit au préalable faire l'objet d'un accord entre ces Etats.

§ 5 Les mesures prises en conformité des §§ 1 et 4 sont communiquées au Secrétaire général. Elles entrent en vigueur, au plus tôt, à l'expiration d'un délai de trente jours à partir du jour auquel le Secrétaire général les notifie aux autres Etats membres. Les envois en cours de route ne sont pas affectés par lesdites mesures.

Article 39
Responsabilité en cas d'accident nucléaire

Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu des présentes Règles uniformes lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et qu'en application des lois et prescriptions d'un Etat réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 40
Personnes dont répond le transporteur

Le transporteur est responsable de ses agents et des autres personnes au service desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire sur laquelle est effectué le transport sont considérés comme des personnes au service desquelles le transporteur recourt pour l'exécution du transport.

Article 41
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes.

§ 2 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont le transporteur répond en vertu de l'article 40.

Titre IV
Exercice des droits

Article 42
Procès-verbal de constatation

§ 1 Lorsqu'une perte partielle ou une avarie est découverte ou présumée par le transporteur ou que l'ayant droit en allègue l'existence, le transporteur doit dresser sans délai et, si possible, en présence de l'ayant droit un procès-verbal constatant, suivant la nature du dommage, l'état de la marchandise, sa masse et, autant que possible, l'importance du dommage, sa cause et le moment où il s'est produit.

§ 2 Une copie du procès-verbal de constatation doit être remise gratuitement à l'ayant droit.

§ 3 Lorsque l'ayant droit n'accepte pas les constatations du procès-verbal, il peut demander que l'état et la masse de la marchandise ainsi que la cause et le montant du dommage soient constatés par un expert nommé par les parties au contrat de transport ou par voie judiciaire. La procédure est soumise aux lois et prescriptions de l'Etat où la constatation a lieu.

Article 43
Réclamations

§ 1 Les réclamations relatives au contrat de transport doivent être adressées par écrit au transporteur contre qui l'action judiciaire peut être exercée.

§ 2 Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le transporteur.

§ 3 L'expéditeur, pour présenter la réclamation, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise.

§ 4 Le destinataire, pour présenter la réclamation, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

§ 5 La lettre de voiture, le duplicata et les autres pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à la réclamation doivent être présentés soit en originaux, soit en copies, le cas échéant, dûment certifiées conformes si le transporteur le demande.

§ 6 Lors du règlement de la réclamation, le transporteur peut exiger la présentation en original de la lettre de voiture, du duplicata ou du bulletin de remboursement en vue d'y porter la constatation du règlement.

Article 44
Personnes qui peuvent actionner le transporteur

§ 1 Sous réserve des §§ 3 et 4, les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport appartiennent :

a) à l'expéditeur jusqu'au moment où le destinataire a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3;

b) au destinataire à partir du moment où il a

1. retiré la lettre de voiture,
2. accepté la marchandise ou
3. fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3 ou de l'article 18, § 3.

§ 2 Le droit du destinataire d'exercer une action judiciaire est éteint dès que la personne désignée par le destinataire conformément à l'article 18, § 5 a retiré la lettre de voiture, accepté la marchandise ou fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 17, § 3.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le paiement.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements n'appartient qu'à l'expéditeur.

§ 5 L'expéditeur, pour exercer les actions judiciaires, doit produire le duplicata de la lettre de voiture. A défaut, il doit produire l'autorisation du destinataire ou apporter la preuve que celui-ci a refusé la marchandise. Au besoin, l'expéditeur doit prouver l'absence ou la perte de la lettre de voiture.

§ 6 Le destinataire, pour exercer les actions judiciaires, doit produire la lettre de voiture si elle lui a été remise.

Article 45
Transporteurs qui peuvent être actionnés

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur le contrat de transport peuvent être exercées, sous réserve des §§ 3 et 4, uniquement contre le premier ou le dernier transporteur ou contre celui qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait générateur de l'action.

§ 2 Lorsque, dans le cas de transports exécutés par des transporteurs subséquents, le transporteur devant livrer la marchandise est inscrit avec son consentement sur la lettre de voiture, celui-ci peut être actionné conformément au § 1, même s'il n'a reçu ni la marchandise, ni la lettre de voiture.

§ 3 L'action judiciaire en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport peut être exercée contre le transporteur qui a perçu cette somme ou contre celui au profit duquel elle a été perçue.

§ 4 L'action judiciaire relative aux remboursements peut être exercée uniquement contre le transporteur qui a pris en charge la marchandise au lieu d'expédition.

§ 5 L'action judiciaire peut être exercée contre un transporteur autre que ceux visés aux §§ 1 à 4, lorsqu'elle est présentée comme demande reconventionnelle ou comme exception dans l'instance relative à une demande principale fondée sur le même contrat de transport.

§ 6 Dans la mesure où les présentes Règles uniformes s'appliquent au transporteur substitué, celui-ci peut également être actionné.

§ 7 Si le demandeur a le choix entre plusieurs transporteurs, son droit d'option s'éteint dès que l'action judiciaire est intentée contre l'un d'eux; cela vaut également si le demandeur a le choix entre un ou plusieurs transporteurs et un transporteur substitué.

Article 46
For

§ 1 Les actions judiciaires fondées sur les présentes Règles uniformes peuvent être intentées devant les juridictions des Etats membres désignées d'un commun accord par les parties ou devant la juridiction de l'Etat sur le territoire duquel :

a) le défendeur a son domicile ou sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport, ou

b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

D'autres juridictions ne peuvent être saisies.

§ 2 Lorsqu'une action fondée sur les présentes Règles uniformes est en instance devant une juridiction compétente aux termes du § 1, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action judiciaire pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle action est intentée.

Article 47
Extinction de l'action

§ 1 L'acceptation de la marchandise par l'ayant droit éteint toute action contre le transporteur, née du contrat de transport, en cas de perte partielle, d'avarie ou de dépassement du délai de livraison.

§ 2 Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) en cas de perte partielle ou d'avarie, si

1. la perte ou l'avarie a été constatée conformément à l'article 42 avant l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit;
2. la constatation qui aurait dû être faite conformément à l'article 42 n'a été omise que par la faute du transporteur;

b) en cas de dommage non apparent dont l'existence est constatée après l'acceptation de la marchandise par l'ayant droit, si celui-ci

1. demande la constatation conformément à l'article 42 immédiatement après la découverte du dommage et au plus tard dans les sept jours qui suivent l'acceptation de la marchandise, et
2. prouve, en outre, que le dommage s'est produit entre la prise en charge de la marchandise et la livraison;

c) en cas de dépassement du délai de livraison, si l'ayant droit a, dans les soixante jours, fait valoir ses droits auprès de l'un des transporteurs visés à l'article 45, § 1;

d) si l'ayant droit prouve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

§ 3 Si la marchandise a été réexpédiée conformément à l'article 28, les actions en cas de perte partielle ou d'avarie nées de l'un des contrats de transport antérieurs s'éteignent comme s'il s'agissait d'un contrat unique.

Article 48
Prescription

§ 1 L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Toutefois, la prescription est de deux ans s'il s'agit de l'action :

a) en versement d'un remboursement perçu du destinataire par le transporteur;

b) en versement du produit d'une vente effectuée par le transporteur;

c) en raison d'un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;

d) fondée sur l'un des contrats de transport antérieurs à la réexpédition, dans le cas prévu à l'article 28.

§ 2 La prescription court pour l'action :

a) en indemnité pour perte totale : du trentième jour qui suit l'expiration du délai de livraison;

b) en indemnité pour perte partielle, avarie ou dépassement du délai de livraison : du jour où la livraison a eu lieu;

c) dans tous les autres cas : du jour où le droit peut être exercé.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

§ 3 La prescription est suspendue par une réclamation écrite conformément à l'article 43, jusqu'au jour où le transporteur rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y sont jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription reprend son cours pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 4 L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 5 Par ailleurs, la suspension et l'interruption de la prescription sont réglées par le droit national.

Titre V
Rapports des transporteurs entre eux

Article 49
Décompte

§ 1 Tout transporteur qui a encaissé soit au départ, soit à l'arrivée, les frais ou autres créances résultant du contrat de transport ou qui aurait dû encaisser ces frais ou autres créances, doit payer aux transporteurs intéressés la part qui leur revient. Les modalités de paiement sont fixées par convention entre les transporteurs.

§ 2 L'article 12 s'applique également aux relations entre transporteurs subséquents.

Article 50
Droit de recours

§ 1 Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des présentes Règles uniformes, a un droit de recours contre les transporteurs ayant participé au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur qui a causé le dommage en est seul responsable;

b) lorsque le dommage a été causé par plusieurs transporteurs, chacun d'eux répond du dommage qu'il a causé; si la distinction est impossible, l'indemnité est répartie entre eux conformément à la lettre c);

c) s'il ne peut être prouvé lequel des transporteurs a causé le dommage, l'indemnité est répartie entre tous les transporteurs ayant participé au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été causé par eux; la répartition est faite proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun des transporteurs.

§ 2 Dans le cas d'insolvabilité de l'un de ces transporteurs, la part lui incombant et non payée par lui est répartie entre tous les autres transporteurs ayant participé au transport, proportionnellement à la part du prix de transport qui revient à chacun d'eux.

Article 51
Procédure de recours

§ 1 Le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant un recours en vertu de l'article 50 ne peut être contesté par le transporteur contre lequel le recours est exercé, lorsque l'indemnité a été fixée judiciairement et que ce dernier transporteur, dûment assigné, a été mis à même d'intervenir au procès. Le juge, saisi de l'action principale, fixe les délais impartis pour la signification de l'assignation et pour l'intervention.

§ 2 Le transporteur qui exerce son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les transporteurs avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre ceux qu'il n'aurait pas assignés.

§ 3 Le juge doit statuer par un seul et même jugement sur tous les recours dont il est saisi.

§ 4 Le transporteur qui désire faire valoir son droit de recours peut saisir les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel un des transporteurs participant au transport a son siège principal ou la succursale ou l'agence qui a conclu le contrat de transport.

§ 5 Lorsque l'action doit être intentée contre plusieurs transporteurs, le transporteur qui exerce le droit de recours peut choisir entre les juridictions compétentes selon le § 4, celle devant laquelle il introduira son recours.

§ 6 Des recours ne peuvent pas être introduits dans l'instance relative à la demande en indemnité exercée par l'ayant droit au contrat de transport.

Article 52
Conventions au sujet des recours

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 49 et 50.

RID

Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (Appendice C à la Convention)

Article premier
Champ d'application

§ 1 Le présent Règlement s'applique :

a) aux transports internationaux ferroviaires des marchandises dangereuses sur le territoire des Etats membres,

b) aux transports en complément du transport ferroviaire auxquels les Règles uniformes CIM sont applicables, sous réserve des prescriptions internationales régissant les transports par un autre mode de transport,

ainsi qu'aux activités visées par l'Annexe du présent Règlement.

§ 2 Les marchandises dangereuses, dont l'Annexe exclut le transport, ne doivent pas faire l'objet d'un transport international.

Article 2
Exemptions

Le présent Règlement ne s'applique pas, en tout ou en partie, aux transports de marchandises dangereuses dont l'exemption est prévue à l'Annexe. Des exemptions peuvent uniquement être prévues lorsque la quantité, la nature des transports exemptés ou l'emballage garantissent la sécurité du transport.

Article 3
Restrictions

Chaque Etat membre conserve le droit de réglementer ou d'interdire le transport international des marchandises dangereuses sur son territoire pour des raisons autres que la sécurité durant le transport.

Article 4
Autres prescriptions

Les transports auxquels s'applique le présent Règlement restent soumis aux prescriptions nationales ou internationales applicables de façon générale au transport ferroviaire de marchandises.

Article 5
Type de trains admis. Transport comme colis à main, bagages ou à bord des véhicules automobiles

§ 1 Les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées que dans des trains marchandises, à l'exemption :

a) des marchandises dangereuses admises au transport conformément à l'Annexe en respectant les quantités maximales pertinentes et les conditions particulières de transport dans des trains autres que des trains marchandises;

b) des marchandises dangereuses transportées aux conditions particulières de l'Annexe comme colis à main, bagages ou dans ou sur des véhicules automobiles conformément à l'article 12 des Règles uniformes CIV.

§ 2 Le voyageur ne peut pas prendre avec lui des marchandises dangereuses comme colis à main ou les expédier en tant que bagages ou à bord des véhicules automobiles si elles ne répondent pas aux conditions particulières de l'Annexe.

Article 6
Annexe

L'Annexe fait partie intégrante du présent Règlement.

* * *

L'Annexe recevra la teneur que la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses aura arrêtée, au moment de l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, selon l'article 19, § 4 de cette Convention.

CUV

Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic International ferroviaire (Appendice D à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes s'appliquent aux contrats bi- ou multilatéraux concernant l'utilisation de véhicules ferroviaires en tant que moyen de transport pour effectuer des transports selon les Règles uniformes CIV et selon les Règles uniformes CIM.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes le terme :

a) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personne ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

b) "véhicule" désigne tout véhicule, apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées, non pourvu de moyen de traction;

c) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

d) "gare d'attache" désigne le lieu qui est inscrit sur le véhicule et auquel ce véhicule peut ou doit être renvoyé conformément aux conditions du contrat d'utilisation.

Article 3
Signes et inscriptions sur les véhicules

§ 1 Nonobstant les prescriptions relatives à l'admission technique des véhicules à la circulation en trafic international, celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, confie un véhicule doit s'assurer que sont inscrits sur le véhicule :

a) l'indication du détenteur;

b) le cas échéant, l'indication de l'entreprise de transport ferroviaire au parc de véhicules de laquelle le véhicule est incorporé;

c) le cas échéant, l'indication de la gare d'attache;

d) d'autres signes et inscriptions convenus dans le contrat d'utilisation.

§ 2 Les signes et les inscriptions prévus au § 1 peuvent être complétés par des moyens d'identification électronique.

Article 4
Responsabilité en cas de perte ou d'avarie d'un véhicule

§ 1 A moins qu'elle ne prouve que le dommage ne résulte pas de sa faute, l'entreprise de transport ferroviaire à qui le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage résultant de la perte ou de l'avarie du véhicule ou de ses accessoires.

§ 2 L'entreprise de transport ferroviaire ne répond pas du dommage résultant de la perte des accessoires qui ne sont pas inscrits sur les deux côtés du véhicule ou qui ne sont pas mentionnés sur l'inventaire qui l'accompagne.

§ 3 En cas de perte du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, à la valeur usuelle du véhicule ou de ses accessoires au lieu et au moment de la perte. S'il est impossible de constater le jour ou le lieu de la perte, l'indemnité est limitée à la valeur usuelle aux jour et lieu où le véhicule a été confié pour utilisation.

§ 4 En cas d'avarie du véhicule ou de ses accessoires, l'indemnité est limitée, à l'exclusion de tous autres dommages-intérêts, aux frais de mise en état. L'indemnité n'excède pas le montant dû en cas de perte.

§ 5 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 4.

Article 5
Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

Les limites de responsabilité prévues à l'article 4, §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que l'entreprise de transport ferroviaire a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.

Article 6
Présomption de perte d'un véhicule

§ 1 L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer un véhicule comme perdu lorsqu'il a demandé à l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, de faire rechercher ce véhicule et si ce véhicule n'a pas été mis à sa disposition dans les trois mois qui suivent le jour de l'arrivée de sa demande ou bien lorsqu'il n'a reçu aucune indication sur le lieu où se trouve le véhicule. Ce délai est augmenté de la durée d'immobilisation du véhicule pour toute cause non imputable à l'entreprise de transport ferroviaire ou pour avarie.

§ 2 Si le véhicule considéré comme perdu est retrouvé après le paiement de l'indemnité, l'ayant droit peut, dans un délai de six mois à compter de la réception de l'avis l'en informant, exiger de l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle il a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport, que le véhicule lui soit remis, sans frais et contre restitution de l'indemnité, à la gare d'attache ou à un autre lieu convenu.

§ 3 Si la demande visée au § 2 n'est pas formulée ou si le véhicule est retrouvé plus d'un an après le paiement de l'indemnité, l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle l'ayant droit a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport en dispose conformément aux lois et prescriptions en vigueur au lieu où se trouve le véhicule.

§ 4 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant aux §§ 1 à 3.

Article 7
Responsabilité des dommages causés par un véhicule

§ 1 Celui qui, en vertu d'un contrat visé à l'article premier, a confié le véhicule pour utilisation en tant que moyen de transport répond du dommage causé par le véhicule lorsqu'une faute lui est imputable.

§ 2 Les parties au contrat peuvent convenir des dispositions dérogeant au § 1.

Article 8
Subrogation

Lorsque le contrat d'utilisation de véhicules prévoit que l'entreprise de transport ferroviaire peut confier le véhicule à d'autres entreprises de transport ferroviaire pour utilisation en tant que moyen de transport, l'entreprise de transport ferroviaire peut, avec l'accord du détenteur, convenir avec les autres entreprises de transport ferroviaire :

a) que, sous réserve de son droit de recours, elle leur est subrogée en ce qui concerne leur responsabilité, envers le détenteur, en cas de perte ou d'avarie du véhicule ou de ses accessoires;

b) que seul le détenteur est responsable, envers les autres entreprises de transport ferroviaire, des dommages causés par le véhicule, mais que seule l'entreprise de transport ferroviaire qui est le partenaire contractuel du détenteur est autorisée à faire valoir les droits des autres entreprises de transport ferroviaire.

Article 9
Responsabilité pour les agents et autres personnes

§ 1 Les parties au contrat sont responsables de leurs agents et des autres personnes au service desquelles elles recourent pour l'exécution du contrat, lorsque ces agents ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties au contrat, les gestionnaires de l'infrastructure, sur laquelle l'entreprise de transport ferroviaire utilise le véhicule en tant que moyen de transport, sont considérés comme des personnes au service desquelles l'entreprise de transport ferroviaire recourt.

§ 3 Les §§ 1 et 2 s'appliquent également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

Article 10
Autres actions

§ 1 Dans tous les cas où les présentes Règles uniformes s'appliquent, toute action en responsabilité pour perte ou avarie du véhicule ou de ses accessoires, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport que dans les conditions et limitations de ces Règles uniformes et de celles du contrat d'utilisation.

§ 2 Le § 1 s'applique également en cas de subrogation conformément à l'article 8.

§ 3 Il en est de même pour toute action exercée contre les agents et les autres personnes dont répond l'entreprise de transport ferroviaire à laquelle le véhicule a été confié pour utilisation en tant que moyen de transport.

Article 11
For

§ 1 Les actions judiciaires nées d'un contrat conclu en vertu des présentes Règles uniformes peuvent être exercées devant la juridiction désignée d'un commun accord entre les parties au contrat.

§ 2 Sauf convention contraire entre les parties, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le défendeur a son siège. Si le défendeur n'a pas de siège dans un Etat membre, la juridiction compétente est celle de l'Etat membre où le dommage s'est produit.

Article 12
Prescription

§ 1 Les actions fondées sur les articles 4 et 7 sont prescrites par trois ans.

§ 2 La prescription court :

a) pour les actions fondées sur l'article 4, du jour où la perte ou l'avarie du véhicule a été constatée ou du jour où l'ayant droit pouvait considérer le véhicule comme perdu conformément à l'article 6, § 1 ou § 4;

b) pour les actions fondées sur l'article 7, du jour où le dommage s'est produit.

APTU

Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destine à être utilisé en trafic international (Appendice F à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure de validation de normes techniques et d'adoption de prescriptions techniques uniformes pour le matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leurs Annexes, le terme :

a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;

b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

e) "matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international, notamment les véhicules et l'infrastructure ferroviaires;

f) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

g) "véhicule de traction" désigne un véhicule ferroviaire pourvu de moyen de traction;

h) "wagon" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des marchandises;

i) "voiture" désigne un véhicule ferroviaire, non pourvu de moyen de traction, qui est destiné à transporter des voyageurs;

j) "infrastructure ferroviaire" désigne toutes les voies ferrées et installations fixes, dans la mesure où celles-ci sont nécessaires à la circulation des véhicules ferroviaires et à la sécurité du trafic;

k) "norme technique" désigne toute spécification technique adoptée par un organisme de normalisation national ou international reconnu selon les procédures qui lui sont propres; toute spécification technique élaborée dans le cadre des Communautés européennes est assimilée à une norme technique;

l) "prescription technique" désigne toute règle, autre qu'une norme technique, relative à la construction, à l'exploitation, à la maintenance ou à une procédure concernant le matériel ferroviaire;

m) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3
But

§ 1 La validation de normes techniques relatives au matériel ferroviaire et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire ont pour but de :

a) faciliter la libre circulation de véhicules et la libre utilisation d'autres matériels ferroviaires en trafic international;

b) contribuer à assurer la sécurité, la fiabilité et la disponibilité en trafic international;

c) tenir compte de la protection de l'environnement et de la santé publique.

§ 2 Lors de la validation de normes techniques ou de l'adoption de prescriptions techniques uniformes, seules sont prises en compte celles qui ont été élaborées au niveau international.

§ 3 Dans la mesure du possible :

a) il convient d'assurer une interopérabilité des systèmes et composants techniques nécessaires en trafic international;

b) les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes sont axées sur les performances; le cas échéant, elles comportent des variantes.

Article 4
Elaboration de normes et prescriptions techniques

§ 1 L'élaboration de normes techniques et de prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est du ressort des organismes reconnus compétents en la matière.

§ 2 La normalisation des produits et des procédures industriels est du ressort des organismes de normalisation nationaux et internationaux reconnus.

Article 5
Validation de normes techniques

§ 1 Peut déposer une demande de validation d'une norme technique :

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des normes techniques relatives au matériel ferroviaire;

c) tout organisme de normalisation national ou international chargé de la normalisation dans le domaine ferroviaire;

d) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des normes techniques relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d'experts techniques décide de la validation d'une norme technique selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 6
Adoption de prescriptions techniques uniformes

§ 1 Peut déposer une demande d'adoption d'une prescription technique uniforme :

a) tout Etat partie;

b) toute organisation d'intégration économique régionale à laquelle ses Etats membres ont transféré des compétences pour légiférer dans le domaine des prescriptions techniques relatives au matériel ferroviaire;

c) toute association internationale représentative, pour les membres de laquelle l'existence des prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire est indispensable pour des raisons de sécurité et d'économie dans l'exercice de leur activité.

§ 2 La Commission d'experts techniques décide de l'adoption d'une prescription technique uniforme selon la procédure prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention. Les décisions entrent en vigueur selon l'article 35, §§ 3 et 4 de la Convention.

Article 7
Forme des demandes

Les demandes visées aux articles 5 et 6 doivent être complètes, cohérentes et motivées. Elles doivent être adressées au Secrétaire général de l'Organisation dans une des langues de travail de celle-ci.

Article 8
Annexes techniques

§ 1 Les normes techniques validées et les prescriptions techniques uniformes adoptées figurent dans les Annexes des présentes Règles uniformes énumérées ci-après :

a) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires (Annexe 1);

b) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction (Annexe 2);

c) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons (Annexe 3);

d) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures (Annexe 4);

e) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure autres que celles visées à la lettre f) (Annexe 5);

f) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation (Annexe 6);

g) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de systèmes de technologie de l'information (Annexe 7);

h) Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire (Annexe 8).

§ 2 Les Annexes font partie intégrante des présentes Règles uniformes. Leur structure doit tenir compte des particularités de l'écartement, du gabarit, des systèmes d'alimentation en énergie et des systèmes de sécurité des circulations et de régulation dans les Etats parties.

§ 3 Les Annexes contiendront la version telle qu'elle sera adoptée, après l'entrée en vigueur du Protocole du 3 juin 1999 portant modification de la Convention, par la Commission d'experts techniques selon la même procédure que celle prévue aux articles 16, 20 et 33, § 6 de la Convention pour les modifications des Annexes.

Article 9
Déclarations

§ 1 Tout Etat partie peut, dans un délai de quatre mois à dater du jour de la notification par le Secrétaire général de la décision de la Commission d'experts techniques, faire une déclaration motivée auprès de celui-ci, selon laquelle il n'appliquera pas ou que partiellement la norme technique validée ou la prescription technique uniforme adoptée en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire située sur son territoire et le trafic sur cette infrastructure.

§ 2 Les Etats parties ayant fait une déclaration conformément au § 1 ne sont pas pris en compte dans la fixation du nombre des Etats qui doivent formuler une objection conformément à l'article 35, § 4 de la Convention, afin qu'une décision de la Commission d'experts techniques n'entre pas en vigueur.

§ 3 L'Etat qui à fait une déclaration conformément au § 1 peut y renoncer à tout moment en informant le Secrétaire général. Cette renonciation prend effet le premier jour du deuxième mois suivant l'information.

Article 10
Abrogation de l'Unité Technique

L'entrée en vigueur, dans tous les Etats parties à la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938, des Annexes adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3 entraîne l'abrogation de ladite convention.

Article 11
Primauté des Annexes

§ 1 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans ces Annexes, priment, dans les relations entre les Etats parties, sur les dispositions de la Convention internationale sur l'Unité Technique des chemins de fer, signée à Berne le 21 octobre 1882, dans sa teneur de 1938.

§ 2 Après l'entrée en vigueur des Annexes, adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 8, § 3, les présentes Règles uniformes ainsi que les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes, contenues dans leurs Annexes, priment, dans les Etats parties, sur les dispositions techniques :

a) du Règlement pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en trafic international (RIC),

b) du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Annexe 1

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à l'ensemble des véhicules ferroviaires

A. Ecartement

1. Chemins de fer à écartement normal (1435 mm)
2. Chemins de fer à écartement large (russe) (1520 mm)
3. Chemins de fer à écartement large (finlandais) (1524 mm)
4. Chemins de fer à écartement large (irlandais) (1600 mm)
5. Chemins de fer à écartement large (ibérique) (1668 mm)
6. Autres chemins de fer

B. Gabarit

1. Chemins de fer à écartement normal sur le continent européen
2. Chemins de fer à écartement normal en Grande-Bretagne
3. ...

C. ...

Annexe 2

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux véhicules de traction

A. Systèmes d'alimentation en énergie

1. Courant continu 3000 V
2. Courant continu 1500 V et moins
3. Courant alternatif 25 kV / 50 Hz
4. Courant alternatif 15 kV / 16 b Hz

B. Systèmes de sécurité des circulations et de régulation

...

Annexe 3

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux wagons

Annexe 4

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux voitures

Annexe 5

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux installations d'infrastructure

Annexe 6

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives aux systèmes de sécurité des circulations et de régulation

Annexe 7

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes en matière de système de technologie de l•information

Annexe 8

Normes techniques et prescriptions techniques uniformes relatives à tout autre matériel ferroviaire

* * *

Dans une première étape, les normes techniques et les prescriptions techniques uniformes relatives au matériel ferroviaire déjà existantes et reconnues au niveau international telles qu'elles figurent dans l'Unité Technique, dans le RIV et le RIC ainsi que dans les fiches techniques de l'UIC, seront intégrées dans les Annexes précitées.

ATMF

Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilise en trafic international (Appendice G à la Convention)

Article premier
Champ d'application

Les présentes Règles uniformes fixent la procédure selon laquelle les véhicules ferroviaires sont admis à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international.

Article 2
Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur Annexe, le terme :

a) "Etat partie" désigne tout Etat membre de l'Organisation n'ayant pas fait, conformément à l'article 42, § 1, première phrase, de la Convention, de déclaration relative à ces Règles uniformes;

b) "trafic international" désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux Etats parties;

c) "entreprise de transport ferroviaire" désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée à transporter des personnes ou des marchandises, la traction étant assurée par celle-ci;

d) "gestionnaire d'infrastructure" désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire;

e) "détenteur" désigne celui qui exploite économiquement, de manière durable, un véhicule ferroviaire en tant que moyen de transport, qu'il en soit propriétaire ou qu'il en ait le droit de disposition;

f) "admission technique" désigne la procédure menée par l'autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler et d'autres matériels ferroviaires à être utilisés en trafic international;

g) "admission de type de construction" désigne la procédure relative à un type de construction d'un véhicule ferroviaire, menée par l'autorité compétente, à l'issue de laquelle celle-ci accorde le droit de délivrer, par une procédure simplifiée, l'admission à l'exploitation pour des véhicules qui répondent à ce type de construction;

h) "admission à l'exploitation" désigne le droit octroyé par l'autorité compétente pour chaque véhicule ferroviaire de circuler en trafic international;

i) "véhicule ferroviaire" désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;

j) "autre matériel ferroviaire" désigne tout matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international qui n'est pas un véhicule ferroviaire;

k) "Commission d'experts techniques" désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention.

Article 3
Admission au trafic international

§ 1 Pour circuler en trafic international, chaque véhicule ferroviaire doit être admis conformément aux présentes Règles uniformes.

§ 2 L'admission technique a pour but de vérifier que les véhicules ferroviaires répondent aux :

a) prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU,

b) prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID,

c) conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3.

§ 3 Les §§ 1 et 2 ainsi que les articles suivants s'appliquent par analogie à l'admission technique d'autres matériels ferroviaires et aux éléments de construction soit de véhicules soit d'autres matériels ferroviaires.

Article 4
Procédure

§ 1 L'admission technique s'effectue :

a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule ferroviaire individuel donné,

b) soit, en deux étapes successives, en octroyant

1. l'admission de type de construction à un type donné de véhicules ferroviaires,
2. puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure simplifiée de confirmation de l'appartenance à ce type.

§ 2 Cette disposition ne fait pas obstacle à l•application de l•article 10.

Article 5
Autorité compétente

§ 1 L'admission technique de véhicules ferroviaires à la circulation en trafic international relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque Etat partie.

§ 2 Les autorités visées au § 1 peuvent transférer à des organismes reconnus aptes la compétence d'octroyer l'admission technique à condition qu•elles en assurent la surveillance. Le transfert de la compétence d'octroyer l'admission technique à une entreprise de transport ferroviaire excluant d•autres de cette compétence rrest pas permis. En outre, est exclu le transfert à un gestionnaire d•infrastructure qui participe directement ou indirectement à la construction de matériel ferroviaire.

Article 6
Reconnaissance de l'admission technique

L'admission d'un type de construction et l'admission à l'exploitation, accordées conformément aux présentes Règles uniformes par l'autorité compétente d'un Etat partie, ainsi que les certificats correspondants sont reconnus par les autorités, les entreprises de transport ferroviaire et les gestionnaires d'infrastructure dans les autres Etats parties, sans qu'il y ait besoin d'un nouvel examen et d'une nouvelle admission technique en vue de la circulation et de l'utilisation sur le territoire de ces autres Etats.

Article 7
Prescriptions de construction applicables aux véhicules

§ 1 Pour être admis à la circulation en trafic international, les véhicules ferroviaires doivent répondre :

a) aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU;

b) aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

§ 2 A défaut de dispositions dans les Annexes des Règles uniformes APTU, les règles techniques généralement reconnues s'appliquent à l'admission technique. Une norme technique, même si elle n'est pas validée conformément à la procédure prévue aux Règles uniformes APTU, constitue la preuve que le savoir-faire contenu dans cette norme représente une règle technique généralement reconnue.

§ 3 Afin de permettre des développements techniques, il peut être dérogé aux règles techniques généralement reconnues et aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, à condition qu'il soit prouvé :

a) qu'une sécurité au moins égale à celle qui résulte du respect de ces règles et de ces prescriptions

b) ainsi que l'interopérabilité

restent garanties.

§ 4 Lorsqu'un Etat partie a l'intention d'admettre, conformément au § 2 ou au § 3, un véhicule ferroviaire, il en informe sans délai le Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci communique cette information aux autres Etats parties. Dans un délai d'un mois après réception de la communication du Secrétaire général, un Etat partie peut demander la convocation de la Commission d'experts techniques pour que celle-ci vérifie si les conditions pour l'application du § 2 ou du § 3 sont remplies. La Commission en décide dans un délai de trois mois à compter de la réception par le Secrétaire général de la demande de convocation.

Article 8
Prescriptions de construction applicables à d'autres matériels

§ 1 Pour être admis à l'utilisation en trafic international les autres matériels ferroviaires doivent répondre aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 L'article 7, §§ 2 à 4 s'applique par analogie.

§ 3 Les obligations des Etats parties résultant pour eux de l'Accord européen sur les grandes lignes ferroviaires internationales (AGC) du 31 mai 1985 et de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er février 1991 auxquels ils sont également parties, restent applicables.

Article 9
Prescriptions d'exploitation

§ 1 Les entreprises de transport ferroviaire qui exploitent un véhicule ferroviaire admis à la circulation en trafic international sont tenues de respecter les prescriptions relatives à l'exploitation d'un véhicule en trafic international, figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 Les entreprises ou les administrations, qui gèrent dans les Etats parties une infrastructure, y inclus les systèmes de sécurité des circulations et de régulation, destinée et apte à être exploitée en trafic international, sont tenues de respecter les prescriptions techniques figurant dans les Annexes des Règles uniformes APTU et d'y satisfaire en permanence lors de la construction ou de la gestion de cette infrastructure.

Article 10
Admission technique

§ 1 L'admission technique (admission de type de construction, admission à l'exploitation) est attachée au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire.

§ 2 L'admission technique peut être demandée par :

a) le constructeur,

b) une entreprise de transport ferroviaire,

c) le détenteur du véhicule,

d) le propriétaire du véhicule.

La demande peut être faite auprès de toute autorité compétente, visée à l'article 5, de l'un des Etats parties.

§ 3 Celui qui demande une admission à l'exploitation pour des véhicules ferroviaires selon la procédure simplifiée d'admission technique (article 4, § 1, lettre b)), doit joindre à sa demande le certificat d'admission de type de construction, établi conformément à l'article 11, § 2, et prouver, d'une manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande l'admission à l'exploitation, correspondent à ce type de construction.

§ 4 L'admission technique doit être accordée sans égard à la qualité du demandeur.

§ 5 L'admission technique est accordée pour une durée en principe illimitée; elle peut être générale ou restreinte.

§ 6 Une admission de type de construction peut être retirée lorsque la sécurité, la santé publique ou le respect de l'environnement ne sont plus garantis du fait de la circulation de véhicules ferroviaires qui ont été ou doivent être construits d'après le type de construction concerné.

§ 7 L'admission à l'exploitation peut être retirée :

a) lorsque le véhicule ferroviaire ne répond plus aux prescriptions de construction contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU, aux conditions particulières de son admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou aux prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID et lorsque le détenteur ne donne pas suite à la demande de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit;

b) lorsque des charges ou des conditions, résultant d'une admission restreinte selon le § 5, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 8 Seule l'autorité qui a accordé l'admission de type de construction ou l'admission à l'exploitation peut les retirer.

§ 9 L'admission à l'exploitation est suspendue :

a) lorsque ne sont pas effectués le suivi technique, les visites, la maintenance et les révisions du véhicule ferroviaire prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID;

b) lorsque en cas d'avarie grave d'un véhicule ferroviaire, l'injonction de l'autorité compétente à présenter le véhicule n'est pas respectée;

c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU;

d) lorsque l'autorité compétente en décide ainsi.

§ 10 L'admission à l'exploitation devient caduque en cas de mise hors service du véhicule ferroviaire. La mise hors service doit être communiquée à l'autorité compétente qui a accordé l'admission à l'exploitation.

§ 11 A défaut de dispositions dans les présentes Règles uniformes, la procédure de l'admission technique est régie par le droit national de l'Etat partie dans lequel une demande d'admission technique est faite.

Article 11
Certificats

§ 1 L 'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés : "Certificat d'admission de type de construction" et "Certificat d'admission à l'exploitation".

§ 2 Le certificat d'admission de type de construction doit préciser :

a) le constructeur du type de construction d'un véhicule ferroviaire;

b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le type de construction d'un véhicule ferroviaire;

c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction.

§ 3 Le certificat d'admission à l'exploitation doit préciser :

a) le détenteur du véhicule ferroviaire;

b) toutes les caractéristiques techniques nécessaires pour identifier le véhicule ferroviaire, ce qui peut être également fait par un renvoi au certificat d'admission de type de construction;

c) le cas échéant, les conditions particulières de circulation du véhicule ferroviaire;

d) le cas échéant, sa durée de validité;

e) les révisions du véhicule ferroviaire prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID ainsi que les autres examens techniques relatifs à des éléments de construction et à des agrès déterminés du véhicule.

§ 4 Les certificats doivent être imprimés au minimum en deux langues dont l'une au moins doit être choisie parmi les langues de travail de l'Organisation.

Article 12
Modèles uniformes

§ 1 L'Organisation prescrit des modèles uniformes de "Certificat d'admission de type de construction" et de "Certificat d'admission à l'exploitation". Ils sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques.

§ 2 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 13
Banque de données

§ 1 Une banque de données concernant les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international est établie et mise à jour sous la responsabilité de l'Organisation.

§ 2 Les autorités compétentes, ou le cas échéant les organismes autorisés par celles-ci à admettre un véhicule ferroviaire à l'exploitation, transmettent à l'Organisation, sans délai, les données nécessaires aux fins des présentes Règles uniformes relatives aux véhicules admis à la circulation en trafic international. La Commission d'experts techniques établit quelles sont les données nécessaires. Seules ces données sont enregistrées dans la banque de données. Dans tous les cas, les mises hors service, les immobilisations officielles, les retraits d'admission à l'exploitation et les modifications d'un véhicule dérogeant au type de construction admis sont communiqués à l'Organisation.

§ 3 Les données enregistrées dans la banque de données ne sont considérées que comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 4 Les données enregistrées peuvent être consultées par :

a) les Etats parties;

b) les entreprises de transport ferroviaire participant au trafic international ayant leur siège dans un Etat partie;

c) les gestionnaires d'infrastructure ayant leur siège dans un Etat partie sur l'infrastructure desquels un trafic international est effectué;

d) les constructeurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules;

e) les détenteurs de véhicules ferroviaires, en ce qui concerne leurs véhicules.

§ 5 Les données auxquelles les ayants droit visés au § 4 ont accès ainsi que les conditions de cet accès sont définies dans une Annexe aux présentes Règles uniformes. Cette Annexe fait partie intégrante de ces Règles uniformes. Elle reçoit la teneur que la Commission de révision décide selon la procédure prévue aux articles 16, 17 et 33, § 4 de la Convention.

Article 14
Inscriptions et signes

§ 1 Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter :

a) un signe, qui établit clairement qu'ils ont été admis à la circulation en trafic international conformément aux présentes Règles uniformes, et

b) les autres inscriptions et signes prescrits dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

§ 2 La Commission d'experts techniques fixe le signe prévu au § 1, lettre a) ainsi que les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon le § 1.

§ 3 L'article 35, §§ 1 et 3 à 5 de la Convention s'applique par analogie.

Article 15
Maintenance

Les véhicules ferroviaires et les autres matériels ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à ce que leur état ne compromette en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne nuise pas à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. A cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être soumis aux révisions et aux opérations de maintenance prescrites dans les Annexes des Règles uniformes APTU, dans les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'Annexe du RID.

Article 16
Accidents et avaries graves

§ 1 En cas d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, le cas échéant en commun avec les détenteurs et les entreprises de transport ferroviaire concernées, sont tenus :

a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et

b) d'établir les causes de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 2 Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation.

§ 3 Les accidents et les avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour examen de la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure concernant l'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4 Les autorités compétentes des Etats parties informent l'Organisation des causes d'accidents et d'avaries graves en trafic international. La Commission d'experts techniques peut, sur demande d'un Etat partie, examiner les causes d'accidents graves en trafic international en vue de faire évoluer éventuellement les prescriptions de construction et d'exploitation pour les véhicules et les autres matériels ferroviaires contenues dans les Annexes des Règles uniformes APTU.

Article 17
Immobilisation et refus des véhicules

L'autorité compétente visée à l'article 5, une autre entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent pas refuser ou immobiliser des véhicules ferroviaires lorsque sont respectées les présentes Règles uniformes, les prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU, les conditions particulières d'une admission en application de l'article 7, § 2 ou § 3 ainsi que les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans l'annexe au RID.

Article 18
Non-respect des prescriptions

§ 1 Sous réserve du § 2 et de l'article 10, § 9, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées par le droit national de l'Etat partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2 Les conséquences en droit civil et pénal résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions des Annexes des Règles uniformes APTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par le droit national de l'Etat partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure à son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19
Différends

Deux ou plusieurs Etats parties, qui connaissent un différend relatif à l'admission technique de véhicules et d'autres matériels ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent le porter devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas réussi à le régler par voie de négociation directe. De tels différends peuvent également être soumis, conformément à la procédure visée au Titre V de la Convention, au tribunal arbitral.

Πρωτόκολλο της 3ης Ιουνίου 1999

που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980

(Πρωτόκολλο 1999)

Σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 6 και της παρ. 2 του άρθρου 19 της «Σύμβασης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές», που υπεγράφη στη Βέρνη την 9η Μαΐου 1980 (και η οποία εφεξής θα αποκαλείται «Σύμβαση COTIF 1980», πραγματοποιήθηκε στο Vilnius, από 26 Μαΐου έως 3 Ιουνίου 1999, η 5η Γενική Συνέλευση του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF).

- Πεπεισμένη για την αναγκαιότητα και τη χρησιμότητα ενός Διακυβερνητικού Οργανισμού ο οποίος χειρίζεται κατά το μέτρο του δυνατού όλες τις πλευρές της διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς στο επίπεδο των Κρατών,

- Θεωρώντας ότι, για το σκοπό αυτό, ο OTIF είναι ο Οργανισμός ο πλέον κατάλληλος, λαμβάνοντας υπ' όψιν την εφαρμογή της «Σύμβασης COTIF 1980» από 39 Κράτη στην Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική καθώς και από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις αυτών των Κρατών,

- Θεωρώντας την αναγκαιότητα να αναπτυχθεί η «Σύμβαση COTIF 1980», κυρίως οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIV και οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIM, προκειμένου αυτή να προσαρμοστεί στις νέες ανάγκες των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών,

Θεωρώντας ότι, η ασφάλεια κατά τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία απαιτεί τον μετασχηματισμό του Κανονισμού RID σε καθεστώς δημοσίου δικαίου, του οποίου η εφαρμογή δεν εξαρτάται πλέον από τη σύναψη ενός συμβολαίου μεταφοράς υπαγόμενου στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM,

- Θεωρώντας ότι, από την υπογραφή της Σύμβασης την 9η Μαΐου 1980, οι πολιτικές, οικονομικές και νομικές αλλαγές που μεσολάβησαν σε ένα μεγάλο αριθμό Κρατών μελών συντρέχουν στην καθιέρωση και ανάπτυξη ενιαίων διατάξεων που να καλύπτουν και άλλους τομείς δικαίου οι οποίοι είναι σημαντικοί για τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,

- Θεωρώντας ότι τα Κράτη θα έπρεπε, λαμβάνοντας υπ' όψιν τους τομείς ιδιαιτέρου δημοσίου συμφέροντος, να λάβουν πιο αποτελεσματικά μέτρα για να εξαλείψουν τα εμπόδια που συνεχίζουν να υφίστανται κατά τη διέλευση των συνόρων στη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά,

- Θεωρώντας ότι, προς το συμφέρον των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών, είναι απαραίτητη η επικαιροποίηση των υφισταμένων διεθνών πολυμερών συμβάσεων και συμφωνιών στον σιδηροδρομικό τομέα και αν συντρέχει περίπτωση να ενσωματωθούν στη Σύμβαση,

Η Γενική Συνέλευση αποφάσισε τα ακόλουθα:

Άρθρο 1
Νέο περιεχόμενο της Σύμβασης

Η «Σύμβαση COTIF 1980» τροποποιείται σύμφωνα με τα κείμενα που ακολουθούν και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 2
Προσωρινός Θεματοφύλακας

1. Τα καθήκοντα της Κυβέρνησης Θεματοφύλακα, που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 22 έως 26 της Σύμβασης COTIF 1980, τα αναλαμβάνει ο OTIF, ως προσωρινός Θεματοφύλακας, από την έναρξη υπογραφής του παρόντος Πρωτοκόλλου και μέχρι την ημερομηνία θέσης του σε ισχύ.

Άρθρο 3
Υπογραφή, Επικύρωση, Αποδοχή, Έγκριση, Προσχώρηση

1. Το παρόν Πρωτόκολλο παραμένει ανοιχτό προς υπογραφή από τα Κράτη Μέλη μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1999. Αυτή η υπογραφή λαμβάνει χώρα στη Βέρνη ενώπιον του προσωρινού Θεματοφύλακα.

2. Σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 20 της «Σύμβασης COTIF 1980», το παρόν Πρωτόκολλο υπόκειται σε επικύρωση, αποδοχή ή έγκριση. Τα έγγραφα επικύρωσης, αποδοχής ή έγκρισης κατατίθενται το συντομότερο δυνατόν ενώπιον του προσωρινού θεματοφύλακα.

3. Τα Κράτη μέλη που δεν υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και τα Κράτη των οποίων η αίτηση προσχώρησης στη «Σύμβαση COTIF 1980» έγινε πλήρως αποδεκτή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 23 αυτής, δύνανται, πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, να προσχωρήσουν σ'αυτό καταθέτοντας ένα έγγραφο προσχώρησης ενώπιον του προσωρινού Θεματοφύλακα.

4. Η προσχώρηση ενός Κράτους στη «Σύμβαση COTIF 1980» σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 23 αυτής, του οποίου η αίτηση έγινε μετά την έναρξη υπογραφής του παρόντος Πρωτοκόλλου αλλά πριν από τη θέση του σε ισχύ, ισχύει τόσο για τη Σύμβαση COTIF 1960 όσο και για τη Σύμβαση της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου και που στο εξής θα αποκαλείται «Σύμβαση COTIF 1999».

Άρθρο 4
Θέση σε ισχύ

1. Το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του τρίτου μήνα που ακολουθεί αυτόν στη διάρκεια του οποίου ο προσωρινός Θεματοφύλακας θα έχει κοινοποιήσει στα Κράτη μέλη την κατάθεση του εγγράφου με το οποίο πληρούνται οι όροι της παρ. 2 του άρθρου 20 της «Σύμβασης COTIF 1980».

Ως Κράτη μέλη υπό την έννοια της παρ. 2 του άρθρου 20 της «Σύμβασης COTIF 1980», θεωρούνται τα Κράτη τα οποία, κατά τη στιγμή της απόφασης της 5ης Γενικής Συνέλευσης, ήταν Κράτη Μέλη και τα οποία είναι ακόμη μέλη κατά τη στιγμή που πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

2. Ωστόσο, οι διατάξεις του άρθρου 3 του παρόντος Πρωτοκόλλου εφαρμόζονται από την έναρξη υπογραφής του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 5
Δηλώσεις και επιφυλάξεις

Οι δηλώσεις και επιφυλάξεις, που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 42 της «Σύμβασης

COTIF 1999», της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου, μπορούν να εκφραστούν ή να διατυπωθούν ανά πάσα στιγμή, ακόμη και πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Αυτές αρχίζουν να ισχύουν από τη στιγμή θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 6
Μεταβατικές διατάξεις

1. Το αργότερο 6 μήνες μετά από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, ο Γενικός Γραμματέας του OTIF συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση προκειμένου:

α) να ορίσει τα μέλη της Διοικητικής Επιτροπής για την επόμενη περίοδο (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β) της παρ. 2 του άρθρου 14 της «Σύμβασης COTIF 1999», της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου, και, αν συντρέχει περίπτωση, να αποφασίσει για τη λήξη της θητείας της εν ενεργεία Διοικητικής Επιτροπής,

β) να καθορίσει, για περίοδο 6 ετών, το μέγιστο ποσό στο οποίο μπορούν να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού κατά τη διάρκεια κάθε λογιστικής περιόδου (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης ε) της παρ. 2 του άρθρου 14 της «Σύμβασης COTIF 1999» της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου) και

γ) να προχωρήσει, αν συντρέχει περίπτωση, στην εκλογή του Γενικού Γραμματέα (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ. 2 του άρθρου 14 της Σύμβασης COTIF 1999 της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα που αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου).

2. Το αργότερο 3 μήνες μετά από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, ο Γενικός Γραμματέας του OTIF συγκαλεί την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων.

3. Μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, η θητεία της Διοικητικής Επιτροπής, που έχει καθοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β) της παρ. 2 του άρθρου 6 της «Σύμβασης COTIF 1980», λήγει κατά την ημερομηνία που καθορίζεται από τη Γενική Συνέλευση. Η ημερομηνία πρέπει να συμπίπτει με την ημερομηνία έναρξης της θητείας των μελών και των αναπληρωματικών μελών της Διοικητικής Επιτροπής που ορίζονται από τη Γενική Συνέλευση (σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης β) της παρ. 2 του άρθρου 14 της «Σύμβασης COTIF 1999» της οποίας το κείμενο ακολουθεί στο Παράρτημα πουαποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου).

4. Η θητεία του εν ενεργεία Γενικού Γραμματέα του Κεντρικού Γραφείου κατά τη στιγμή της θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου λήγει με την εκπνοή της περιόδου για την οποία αυτός διορίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης δ) της παρ. 2, του άρθρου 7 της «Σύμβασης COTIF 1980». Από τη στιγμή της θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, αυτός ασκεί τα καθήκοντα του Γενικού Γραμματέα.

5. Ακόμη και μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, οι σχετικές διατάξεις των άρθρων 6, 7 και 11 της «Σύμβασης COTIF 1980» παραμένουν σε εφαρμογή σε ό,τι αφορά:

α) την επαλήθευση των λογαριασμών και την έγκριση των ετήσιων λογαριασμών του Οργανισμού,

β) τον καθορισμό των οριστικών συνεισφορών των Κρατών μελών στις δαπάνες του Οργανισμού,

γ) την καταβολή των συνεισφορών,

δ) το μέγιστο ποσό, το οποίο καθορίστηκε πριν από τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου και στο οποίο δύνανται να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού κατά τη διάρκεια μίας πενταετούς περιόδου,

Οι περιπτώσεις α) έως γ) αναφέρονται στο έτος κατά τη διάρκεια του οποίου το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ καθώς και στο προηγούμενο αυτού έτος.

6. Οι οριστικές συνεισφορές των Κρατών μελών, που οφείλονται για το έτος κατά τη διάρκεια του οποίου το παρόν Πρωτόκολλο τίθεται σε ισχύ, υπολογίζονται βάσει των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 11 της «Σύμβασης COTIF 1980».

7. Κατόπιν αιτήσεως του Κράτους μέλους του οποίου η συνεισφορά, υπολογιζόμενη δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 26 της «Σύμβασης COTIF 1999» της οποίας το κείμενο ακολουθεί και αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του παρόντος Πρωτοκόλλου, είναι υψηλότερη από αυτή που οφειλόταν για το έτος 1999, η Γενική Συνέλευση μπορεί να καθορίσει τη συνεισφορά αυτού του Κράτους μέλους για Τα επόμενα τρία έτη από το έτος της θέσης σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ακόλουθες αρχές:

α) η βάση καθορισμού της μεταβατικής συνεισφοράς είναι η ελάχιστη συνεισφορά που προβλέπεται στην προαναφερόμενη παρ. 3 του άρθρο 26 της «Σύμβασης COTIF 1999», ή η συνεισφορά που οφειλόταν για το έτος 1999 εάν αυτή είναι υψηλότερη από την ελάχιστη συνεισφορά,

β) η συνεισφορά προσαρμόζεται προοδευτικά το πολύ σε τρία στάδια για να φθάσει στο ποσό της οριστικής συνεισφοράς που υπολογίζεται δυνάμει των διατάξεων του προαναφερόμενου άρθρου 26.

Αυτή η διάταξη δεν εφαρμόζεται στα Κράτη μέλη που είναι οφειλέτες της ελάχιστης συνεισφοράς η οποία, σε κάθε περίπτωση, παραμένει οφειλόμενη.

8. Οι συμβάσεις μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων στη διεθνή κυκλοφορία μεταξύ των Κρατών μελών, οι οποίες έχουν συναφθεί δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV 1980 ή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM 1980 (Παραρτήματα Α και Β της Σύμβασης COTIF 1980), παραμένουν, ακόμη και μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, υπαγόμενες στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες που ήταν σε ισχύ κατά τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης.

9. Οι αναγκαστικού δικαίου διατάξεις των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUI εφαρμόζονται ένα έτος μετά τη θέση σε ισχύ του παρόντος Πρωτοκόλλου, για τα συμβόλαια που έχουν συναφθεί πριν από τη θέση του σε ισχύ.

Άρθρο 7
Κείμενα του Πρωτοκόλλου

1. Το παρόν Πρωτόκολλο συνήφθη και υπεγράφη στη γαλλική, γερμανική και αγγλική γλώσσα. Σε περίπτωση διάστασης, μόνο το γαλλικό κείμενο είναι αυθεντικό.

2. Κατόπιν προτάσεως ενός από τα ενδιαφερόμενα Κράτη μέλη, ο Οργανισμός δημοσιεύει επίσημες μεταφράσεις του παρόντος Πρωτοκόλλου σε άλλες γλώσ-

σες στο μέτρο που μία από αυτές τις γλώσσες είναι μια επίσημη γλώσσα στην επικράτεια τουλάχιστον δύο Κρατών μελών.

Αυτές οι μεταφράσεις προετοιμάζονται σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες των ενδιαφερομένων Κρατών μελών.

Προς πιστοποίηση των ανωτέρω οι πληρεξούσιοι υπογεγραμμένοι, δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις Κυβερνήσεις τους υπέγραψαν το παρόν Πρωτόκολλο.

Συνετάχθη στο Vilnius, την 3" Ιουνίου 1999, σε ένα μόνο πρωτότυπο αντίτυπο σε κάθε μία από τις γλώσσες γαλλική, γερμανική και αγγλική. Τα αντίτυπα αυτά παραμένουν κατατεθειμένα στα αρχεία του OTIF. Ακριβή επικυρωμένα αντίγραφα θα παραδοθούν σε κάθε ένα από τα Κράτη μέλη.

Για τη Δημοκρατία της Αλβανίας:
Για την Αλγερινή Δημοκρατική και Λαϊκή Δημοκρατία:
Για την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας:
Για τη Δημοκρατία της Αυστρίας:
Για το Βασίλειο του Βελγίου
Για τη Βοσνία Ερζεγοβίνη:
Για τη Δημοκρατία της Βουλγαρίας:
Για τη Δημοκρατία της Κροατίας:
Για το Βασίλειο της Δανίας:
Για το Βασίλειο της Ισπανίας:
Για τη Δημοκρατία της Φινλανδίας:
Για τη Γαλλική Δημοκρατία
Για το Ηνωμένο Βασίλειο της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας:
Για την Ελληνική Δημοκρατία
Για τη Δημοκρατία της Ουγγαρίας:
Πα τη Δημοκρατία του Ιράκ:
Για την Ισλαμική Δημοκρατία του Ιράν:
Για την Ιρλανδία:
Για την Ιταλική Δημοκρατία:
Για τη Λιβανέζικη Δημοκρατία
Για το Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν
Για τη Δημοκρατία της Λιθουανίας:
Για το Μεγάλο Δουκάτο του Λουξεμβούργου:
Για την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας:
Για το Βασίλειο του Μαρόκου:
Για το Πριγκιπάτο του Μονακό:
Για το Βασίλειο της Νορβηγίας:
Για το Βασίλειο των Κάτω Χωρών:
Για τη Δημοκρατία της Πολωνίας:
Για την Πορτογαλική Δημοκρατία
Για τη Ρουμανία:
Για τη Σλοβακική Δημοκρατία
Για τη Δημοκρατία της Σλοβενίας
Για το Βασίλειο της Σουηδίας:
Για την Ελβετική Συνομοσπονδία:
Για την Αραβο Συριακή Δημοκρατία
Για την Τσεχική Δημοκρατία
Για την Τυνησιακή Δημοκρατία
Για την Τουρκική Δημοκρατία:

Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980 με το περιεχόμενο του τροποποιητικού Πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999

«Σύμβαση COTIF 1999»

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣ
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Διακυβερνητικός Οργανισμός

1. Τα Μέρη στην παρούσα Σύμβαση συγκροτούν, ως Κράτη μέλη, τον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF), στο εξής αποκαλούμενος «ο Οργανισμός».

2. Η έδρα του Οργανισμού είναι στη Βέρνη. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να ορίσει έναν άλλο τόπο ως έδρα ο οποίος να ευρίσκεται σε ένα από τα Κράτη μέλη.

3. Ο Οργανισμός έχει νομική προσωπικότητα. Έχει κυρίως την ικανότητα να συμβάλλεται, να αποκτά και να εκποιεί κινητά και ακίνητα αγαθά καθώς και να παρίσταται σε δικαστήριο.

4. Ο Οργανισμός, τα μέλη του προσωπικού του, οι εμπειρογνώμονες τους οποίους καλεί και οι εκπρόσωποι των Κρατών μελών χαίρουν των απαραίτητων προνομίων και ασυλιών για την εκπλήρωση της αποστολής τους, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Οργανισμού που είναι προσαρτημένο στη Σύμβαση αυτή.

5. Οι σχέσεις μεταξύ του Οργανισμού και του Κράτους της έδρας ρυθμίζονται με μία Συμφωνία έδρας.

6. Οι γλώσσες εργασίας του Οργανισμού είναι τα γαλλικά, τα γερμανικά και τα αγγλικά. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να εισάγει και άλλες γλώσσες εργασίας.

Άρθρο 2
Σκοπός του Οργανισμού

1. Ο Οργανισμός έχει ως σκοπό να ευνοήσει, να βελτιώσει και να διευκολύνει, από κάθε άποψη, τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, κυρίως:

α) καταρτίζοντας ενιαία νομικά καθεστώτα στους ακόλουθους νομικούς τομείς:

1. συμβόλαιο σχετικά με τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στην κατ' ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων συμπληρωματικών μεταφορών με άλλα μέσα μεταφοράς και που αποτελούν αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου,

2. συμβόλαιο σχετικά με τη χρήση οχημάτων ως μέσα μεταφοράς στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,

3. συμβόλαιο σχετικά με τη χρήση της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,

4. μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία.

β) συνεισφέροντας, στην κατάργηση, το συντομότερο δυνατόν, των εμποδίων στη διέλευση των συνόρων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία λαμβάνοντας υπ' όψιν το ιδιαίτερο δημόσιο συμφέρον, εφόσον οι αιτίες αυτών των εμποδίων εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των Κρατών,

γ) συνεισφέροντας στη διαλειτουργικότητα και την τεχνική εναρμόνιση στο σιδηροδρομικό τομέα μέσω της επικύρωσης των τεχνικών προτύπων και της υιοθέτησης ενιαίων τεχνικών κανόνων,

δ) θεσπίζοντας μία ενιαία διαδικασία για την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,

ε) επιβλέποντας την εφαρμογή όλων των νομικών κανόνων και συστάσεων που αποφασίζονται στους κόλπους του Οργανισμού,

στ) αναπτύσσοντας τα ενιαία νομικά καθεστώτα, νομικούς κανόνες και διαδικασίες που προβλέπονται στις

περιπτώσεις α) έως ε) της παρούσης παραγράφου, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις νομικές, οικονομικές και τεχνικές εξελίξεις.

2. Ο Οργανισμός δύναται

α) να εκπονήσει και άλλα ενιαία νομικά καθεστώτα, στο πλαίσιο των σκοπών που προβλέπονται στην προηγούμενη παρ. 1,

β) να θεσπίσει ένα πλαίσιο εντός του οποίου τα Κράτη μέλη δύνανται να εκπονήσουν και άλλες διεθνείς συμβάσεις έχοντας ως σκοπό να ευνοήσουν, να βελτιώσουν και να διευκολύνουν τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία.

Άρθρο 3
Διεθνής Συνεργασία

1. Τα Κράτη μέλη δεσμεύονται να επικεντρώσουν, κατ' αρχήν, τη διεθνή συνεργασία τους στον σιδηροδρομικό τομέα στους κόλπους του Οργανισμού, καθόσον υφίσταται μία συνάφεια με τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 2 και 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Για να επιτύχουν αυτόν τον σκοπό τα Κράτη μέλη θα λάβουν όλα τα αναγκαία και χρήσιμα μέτρα προκειμένου να προσαρμοστούν οι πολυμερείς διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες στις οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη, στο βαθμό που αυτές οι συμβάσεις και συμφωνίες αφορούν στη διεθνή συνεργασία στο σιδηροδρομικό τομέα και στο βαθμό που αυτές μεταβιβάζουν σε άλλους διακυβερνητικούς ή μη κυβερνητικούς Οργανισμούς αρμοδιότητες που συμπίπτουν με τα καθήκοντα που έχουν ανατεθεί στον Οργανισμό.

2. Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου για τα Κράτη μέλη, τα οποία είναι συγχρόνως μέλη των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή Κράτη μέρη στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, δεν υπερισχύουν των υποχρεώσεων τους ως μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή Κρατών μερών στη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο.

Άρθρο 4
Ανάληψη και μεταβίβαση αρμοδιοτήτων

1. Με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, ο Οργανισμός εξουσιοδοτείται να αναλαμβάνει, σύμφωνα με τους σκοπούς που ορίζονται στο άρθρο 2, τις αρμοδιότητες, τους πόρους και τις υποχρεώσεις που θα του μεταβιβάζονταν από άλλους διακυβερνητικούς Οργανισμούς δυνάμει συμφωνιών που συνάπτονται με αυτούς τους Οργανισμούς.

2. Ο Οργανισμός δύναται, με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, να μεταβιβάσει σε άλλους διακυβερνητικούς Οργανισμούς, αρμοδιότητες, πόρους και υποχρεώσεις δυνάμει συμφωνιών που συνάπτονται με αυτούς τους Οργανισμούς.

3. Ο Οργανισμός δύναται, με έγκριση της Διοικητικής Επιτροπής, να αναλαμβάνει διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με τους σκοπούς του και που του έχουν ανατεθεί από ένα Κράτος μέλος. Οι δαπάνες του Οργανισμού που σχετίζονται με αυτά τα καθήκοντα βαρύνουν το Κράτος μέλος που το αφορούν.

Άρθρο 5
Ιδιαίτερες υποχρεώσεις των Κρατών μελών

1. Τα Κράτη μέλη συμφωνούν να υιοθετούν όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να διευκολύνουν και να επιταχύνουν τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία. Προς τούτο, κάθε Κράτος μέλος υποχρεούται, στο μέτρο του δυνατού:

α) να εξαλείψει κάθε μη χρήσιμη διαδικασία,

β) να απλοποιήσει και να εξομαλύνει τις διατυπώσεις που ακόμη απαιτούνται,

γ) να απλοποιήσει τους συνοριακούς ελέγχους.

2. Προκειμένου να διευκολύνουν και να βελτιώσουν τη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία τα Κράτη μέλη συμφωνούν να συνδράμουν στην αναζήτηση της μεγαλύτερης δυνατής ομοιομορφίας στους κανονισμούς, πρότυπα, διαδικασίες και μεθόδους οργάνωσης σχετικά με τα σιδηροδρομικά οχήματα, το σιδηροδρομικό προσωπικό, τη σιδηροδρομική υποδομή και τις βοηθητικές υπηρεσίες.

3. Τα Κράτη μέλη συμφωνούν να διευκολύνουν τη σύναψη συμφωνιών μεταξύ διαχειριστών υποδομής αποσκοπώντας στη βελτιστοποίηση της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας.

Άρθρο 6
Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες

1. Εφόσον δεν έχουν γίνει ή διατυπωθεί δηλώσεις ή επιφυλάξεις σύμφωνα με τις διατάξεις της πρώτης φράσης της παρ. 1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, η διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία και η αποδοχή του σιδηροδρομικού υλικού προς χρήση στη διεθνή κυκλοφορία, διέπονται από:

α) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (CIV)», που αποτελούν το Προσάρτημα Α στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,

β) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων(ΟΙΜ)», που αποτελούν το Προσάρτημα Β στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,

γ) τον «Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID)», που αποτελεί το Προσάρτημα Γ στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,

δ) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUV)», που αποτελούν το Προσάρτημα Δ στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,

ε) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (CUI)», που αποτελούν το Προσάρτημα Ε στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,

στ) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία (APTU)», που αποτελούν το Προσάρτημα ΣΤ στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,

ζ) τους «Ενιαίους Νομικούς Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (ATMF)», που αποτελούν το Προσάρτημα Ζ στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999,

η) αλλά ενιαία νομικά καθεστώτα τα οποία έχει επεξεργασθεί ο Οργανισμός δυνάμει των διατάξεων της περίπτωσης α) της παρ. 1 του άρθρου 2 του παρόντος άρθρου, που αποτελούν ομοίως Προσαρτήματα στην παρούσα Σύμβαση COTIF 1999.

2. Οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, ο Κανονισμός και τα νομικά καθεστώτα που απαριθμούνται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου συμπεριλαμβανομένων των Παραρτημάτων τους, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της Σύμβασης COTIF 1999.

Άρθρο 7
Ορισμός της έννοιας «Σύμβαση»

Στις διατάξεις που ακολουθούν, ο όρος «Σύμβαση» καλύπτει την κυρίως Σύμβαση, το Πρωτόκολλο που προβλέπεται στο πρώτο άρθρο, παρ. 4 και τα Προσαρτήματα που προβλέπονται στο άρθρο 6, συμπεριλαμβανομένων και των Παραρτημάτων τους. Η κυρίως Σύμβαση, το Πρωτόκολλο που προβλέπεται στην παρ. 4 του άρθρου 1 και τα Προσαρτήματα που προβλέπονται στο άρθρο 6, συμπεριλαμβανομένων και των Παραρτημάτων τους, θα αποκαλούνται «Σύμβαση COTIF 1999».

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ
ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 8
Εθνικό δίκαιο

1. Κατά την ερμηνεία και την εφαρμογή της Σύμβασης, θα ληφθεί υπ' όψιν ο χαρακτήρας του διεθνούς δικαίου και η αναγκαιότητα προώθησης της ομοιομορφίας.

2. Ελλείψει διατάξεων στη Σύμβαση, εφαρμοστέο είναι το εθνικό δίκαιο.

3. Με τον όρο εθνικό δίκαιο νοείται το δίκαιο του Κράτους όπου ο δικαιούχος ασκεί τα δικαιώματα του, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τη σύγκρουση δικαίων.

Άρθρο 9
Λογιστική μονάδα

1. Η λογιστική μονάδα που προβλέπεται από τα Προσαρτήματα είναι το Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα όπως αυτό καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

2. Η αξία, σε Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Κράτους μέλους που είναι επίσης μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου υπολογίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο που εφαρμόζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο για τις δικές του πράξεις και συναλλαγές.

3. Η αξία, σε Ειδικό Τραβηκτικό Δικαίωμα, του εθνικού νομίσματος ενός Κράτους μέλους που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου υπολογίζεται με τον τρόπο που καθορίζεται από αυτό το Κράτος. Αυτός ο υπολογισμός πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα μία πραγματική αξία που να προσεγγίζει όσο είναι δυνατόν αυτή που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2.του παρόντος άρθρου.

4. Για ένα Κράτος μέλος που δεν είναι μέλος του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου, του οποίου η νομοθεσία δεν επιτρέπει την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2. ή της παρ. 3. του παρόντος άρθρου, η λογιστική μονάδα που προβλέπεται από τα Προσαρτήματα θεωρείται ως ίση με τρία χρυσά φράγκα. Το χρυσό φράγκο ορίζεται σε 10/31 του γραμμαρίου χρυσού με τίτλο καθαρότητας 0,900. Η μετατροπή του χρυσού φράγκου πρέπει να εκφράζει σε εθνικό νόμισμα μία πραγματική αξία που να προσεγγίζει όσο είναι δυνατόν αυτή που θα προέκυπτε από την εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

5. Τα Κράτη, εντός των τριών μηνών που ακολουθούν από τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης και κάθε φορά που επέρχεται μία αλλαγή στη μέθοδο υπολογισμού ή στην αξία του εθνικού τους νομίσματος σε σχέση με τη λογιστική μονάδα, κοινοποιούν στο Γενικό Γραμματέα τη μέθοδο υπολογισμού τους σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 ή τα αποτελέσματα της μετατροπής σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4. του παρόντος άρθρου. Ο τελευταίος ανακοινώνει αυτές τις πληροφορίες στα άλλα Κράτη μέλη.

6. Ένα ποσό εκπεφρασμένο σε λογιστικές μονάδες μετατρέπεται στο εθνικό νόμισμα του Κράτους του Δικαστηρίου που επιλαμβάνεται της υπόθεσης. Η μετατροπή πραγματοποιείται σύμφωνα με την αξία του νομίσματος που αντιστοιχεί κατά την ημέρα έκδοσης της δικαστικής απόφασης ή κατά την ημέρα που συμφωνείται από τα μέρη.

Άρθρο 10
Συμπληρωματικές διατάξεις

1. Δύο ή περισσότερα Κράτη μέλη ή δύο ή περισσότεροι μεταφορείς δύνανται να συμφωνήσουν συμπληρωματικές διατάξεις για την εκτέλεση των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM χωρίς ωστόσο να μπορούν να παρεκκλίνουν από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

2. Οι συμπληρωματικές διατάξεις που προβλέπονται στην παρ. 1. του παρόντος άρθρου τίθενται σε ισχύ και δημοσιεύονται κατά τους τύπους που προβλέπονται από τους νόμους και τις διατάξεις κάθε Κράτους. Οι συμπληρωματικές διατάξεις των Κρατών και η θέση τους σε ισχύ κοινοποιούνται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού. Αυτός ανακοινώνει αυτές τις πληροφορίες στα άλλα Κράτη μέλη.

Άρθρο 11
Δικαστική εγγύηση

Η εγγύηση που παρέχεται για τη διασφάλιση της πληρωμής των δικαστικών εξόδων δεν μπορεί να απαιτηθεί στις δικαστικές πράξεις που βασίζονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV, τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUV ή τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUI.

Άρθρο 12
Εκτέλεση αποφάσεων. Κατασχέσεις

1. Αποφάσεις, κατ' αντιμωλία ή ερήμην, οι οποίες εκδόθηκαν, από το αρμόδιο Δικαστήριο, δυνάμει των διατάξεων της Σύμβασης COTIF 1999, και κατέστησαν εκτελεστές σύμφωνα με τους νόμους που εφαρμόστηκαν από αυτό το Δικαστήριο, καθίστανται εκτελεστές σε κάθε ένα από τα άλλα Κράτη μέλη αμέσως μόλις εκπληρωθούν οι προβλεπόμενες διατυπώσεις στο Κράτος όπου πρέπει να λάβει χώρα η εκτέλεση. Η αναθεώρηση της ουσίας της υπόθεσης δεν είναι αποδεκτή. Αυτές οι διατάξεις εφαρμόζονται επίσης σε περίπτωση δικαστικού συμβιβασμού.

2. Οι διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται ούτε στις αποφάσεις που είναι προσωρινά εκτελεστές, ούτε στις καταδικαστικές αποφάσεις για αποζημιώσεις οι οποίες θα εκδίδονταν κατά του αιτούντος λόγω απόρριψης της αίτησης του, πλέον των δικαστικών δαπανών.

3. Για τις απαιτήσεις που προκύπτουν από μία μεταφορά που υπάγεται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV ή στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, υπέρ μιας μεταφορικής επιχείρησης έναντι μιας άλλης μεταφορικής επιχείρησης η οποία δεν υπάγεται στο ίδιο Κράτος - μέλος, δεν μπορεί να επιβληθεί κατάσχεση παρά μόνο δυνάμει μίας απόφασης που έχει εκδοθεί από τη δικαστική Αρχή του Κράτους μέλους στη δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται η επιχείρηση που είναι δικαιούχος των προς κατάσχεση απαιτήσεων.

4. Για τις απαιτήσεις που προκύπτουν από ένα συμβόλαιο που υπάγεται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUV ή στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUI, δεν μπορεί να επιβληθεί κατάσχεση παρά μόνο δυνάμει μιας απόφασης που έχει εκδοθεί από τη δικαστική Αρχή του Κράτους μέλους στη δικαιοδοσία της οποίας υπάγεται η επιχείρηση που είναι δικαιούχος των προς κατάσχεση απαιτήσεων.

5. Τα σιδηροδρομικά οχήματα δεν μπορούν να κατασχεθούν, σε μία επικράτεια άλλη από αυτή του Κράτους μέλους μέσα στο οποίο ο κάτοχος έχει την εταιρική έδρα του, παρά μόνο δυνάμει μιας απόφασης που έχει εκδοθεί από τη δικαστική Αρχή αυτού του Κράτους. Ο όρος «κάτοχος» σημαίνει αυτόν ο οποίος εκμεταλλεύεται οικονομικώς, κατά τρόπο διαρκή, ένα σιδηροδρομικό όχημα ως μέσο μεταφοράς, του οποίου είτε είναι κύριος είτε έχει το δικαίωμα διάθεσης του.

ΤΙΤΛΟΣ III
ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Άρθρο 13
Όργανα

1. Η λειτουργία του Οργανισμού εξασφαλίζεται από τα ακόλουθα όργανα:

α) τη Γενική Συνέλευση,

β) τη Διοικητική Επιτροπή,

γ) την Αναθεωρητική Επιτροπή,

δ) την Επιτροπή εμπειρογνωμόνων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID),

ε) την Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης,

στ) την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων,

ζ) το Γενικό Γραμματέα.

2. Η Γενική Συνέλευση δύναται να αποφασίζει για την προσωρινή δημιουργία άλλων επιτροπών, για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων.

3. Κατά τον καθορισμό της απαρτίας στη Γενική Συνέλευση και στις Επιτροπές, που προβλέπεται στις περιπτώσεις γ) έως στ) της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, τα Κράτη μέλη τα οποία δεν έχουν το δικαίωμα ψήφου, (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 14, της παρ. 7 του άρθρου 26, ή της παρ. 4 του άρθρου 40 της κυρίως Σύμβασης COTIF1999), δεν λαμβάνονται υπ'όψιν.

4. Η προεδρία στη Γενική Συνέλευση, η προεδρία στη Διοικητική Επιτροπή καθώς και η θέση του Γενικού Γραμματέα, πρέπει, κατ'αρχήν, να ανατίθενται σε υπηκόους διαφορετικών Κρατών-μελών.

Άρθρο 14
Γενική Συνέλευση

1. Η Γενική Συνέλευση συγκροτείται από όλα τα Κράτη μέλη.

2. Η Γενική Συνέλευση:

α) καταρτίζει τον εσωτερικό κανονισμό της,

β) ορίζει τα μέλη της Διοικητικής Επιτροπής καθώς και ένα αναπληρωματικό μέλος για κάθε ένα από αυτά και εκλέγει το Κράτος μέλος που θα εξασφαλίζει την Προεδρία της (σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 1 έως 3 του άρθρου 15 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

γ) εκλέγει τον Γενικό Γραμματέα (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 21 πις κυρίως Σύμβασης COTIF1999),

δ) εκδίδει τις κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τη δραστηριότητα της Διοικητικής Επιτροπής και του Γενικού Γραμματέα,

ε) καθορίζει, ανά εξαετή περίοδο, το μέγιστο ποσό στο οποίο δύνανται να ανέρχονται οι δαπάνες του Οργανισμού κατά τη διάρκεια κάθε λογιστικής περιόδου (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999), ή ελλείψει καθορισμού εκδίδει κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με τον περιορισμό αυτών των δαπανών για μια περίοδο που δεν δύναται να υπερβαίνει τα έξι έτη,

στ) αποφασίζει εάν η έδρα του Οργανισμού ορίζεται σε έναν άλλο τόπο (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 1 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ζ) αποφασίζει για την εισαγωγή και άλλων γλωσσών εργασίας σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου πρώτου της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

η) αποφασίζει για την ανάληψη άλλων αρμοδιοτήτων εκ μέρους του Οργανισμού (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 4, της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999), καθώς και για τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων του Οργανισμού σε έναν άλλο Διακυβερνητικό Οργανισμό (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

θ) αποφασίζει, αν συντρέχει περίπτωση, για την προσωρινή δημιουργία άλλων επιτροπών για την εκτέλεση συγκεκριμένων καθηκόντων (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13, παρ. 2 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ι) εξετάζει εάν η στάση ενός Κράτους πρέπει να θεωρηθεί ως μία σιωπηρή καταγγελία της Σύμβασης (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 7 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ια) αποφασίζει να αναθέσει την εκτέλεση επαλήθευσης λογαριασμών σε ένα άλλο Κράτος μέλος από το Κράτος έδρας (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ιβ) αποφασίζει για προταθείς που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης (σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ιγ) αποφασίζει για αιτήσεις προσχώρησης που της υποβάλλονται (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 37 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ιδ) αποφασίζει για τους όρους προσχώρησης ενός Περιφερειακού Οργανισμού Οικονομικής Ολοκλήρωσης (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 38 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ιε) αποφασίζει για τις αιτήσεις σύνδεσης που της υποβάλλονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 39 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,

ιστ) αποφασίζει για τη διάλυση του Οργανισμού και την ενδεχόμενη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων του σε έναν άλλο Διακυβερνητικό Οργανισμό (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 43 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ιζ) αποφασίζει για τα άλλα θέματα που είναι εγγεγραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

3. Ο Γενικός Γραμματέας συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση μία φορά κάθε τρία χρόνια ή κατ' αίτηση είτε του ενός τρίτου των Κρατών μελών είτε της Διοικητικής Επιτροπής, καθώς και στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου 33 και της παρ. 4 του άρθρου 37 της κυρίως Σύμβασης COTIF1999. Απευθύνει στα Κράτη μέλη το σχέδιο της ημερήσιας διάταξης, το αργότερο τρείς μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου, σύμφωνα με τους ορούς που καθορίζονται στον εσωτερικό κανονισμό που προβλέπεται στην περίπτωση α) της παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

4. Η Γενική Συνέλευση, έχει απαρτία (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999) όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν η πλειοψηφία των Κρατών μελών. Ένα Κράτος μέλος δύναται να εκπροσωπηθεί από ένα άλλο Κράτος μέλος, ωστόσο, ένα Κράτος δεν μπορεί να εκπροσωπήσει περισσότερα από ένα άλλο Κράτος.

5. Σε περίπτωση φήφου της Γενικής Συνέλευσης σχετικά με τροποποιήσεις των Προσαρτημάτων της Σύμβασης, τα Κράτη μέλη που έχουν κάνει μία δήλωση για το σχετικό Προσάρτημα σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, δεν έχουν δικαίωμα ψήφου.

6. Η Γενική Συνέλευση λαμβάνει τις αποφάσεις της με πλειοψηφία των Κρατών μελών που εκπροσωπούνται κατά την ψηφοφορία. Για τις περιπτώσεις ε), στ), ζ), η), ιβ), και ιστ) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, καθώς και για πς περιπτώσεις που προβλέπονται στην παρ. 6 του άρθρου 34 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, απαιτείται η πλειοψηφία των δύο τρίτων. Ωστόσο, νια την περίπτωση ιβ) της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου, η πλειοψηφία των δύο τρίτων απαιτείται μόνον όταν πρόκειται νια προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, με εξαίρεση το άρθρο 9 και τις παρ. 2 έως 10 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 και το Πρωτόκολλο που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 4 του πρώτου άρθρου της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

7. Κατόπιν προσκλήσεως του Γενικού Γραμματέα, η οποία γίνεται με τη σύμφωνη γνώμη της πλειοψηφίας των Κρατών μελών, στις συνόδους της Γενικής Συνέλευσης δύνανται να συμμετέχουν με συμβουλευτική ψήφο:

α) Κράτη μη μέλη του Οργανισμού,

β) Διεθνείς Οργανισμοί και Ενώσεις αρμόδιοι για θέματα σχετικά με τις δραστηριότητες του Οργανισμού ή που ασχολούνται με προβλήματα που είναι εγγεγραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Άρθρο 15
Διοικητική Επιτροπή

1. Η Διοικητική Επιτροπή συγκροτείται από το ένα τρίτο των Κρατών μελών.

2. Τα μέλη της Διοικητικής Επιτροπής και ένα αναπληρωματικό μέλος για κάθε ένα από τα μέλη της, καθώς και το Κράτος μέλος που προεδρεύει, ορίζονται για τρία έτη. Η σύνθεση της Διοικητικής Επιτροπής καθορίζεται για κάθε περίοδο, λαμβάνοντας υπ' όψιν κυρίως μία ισόρροπη γεωγραφική κατανομή. Ένα αναπληρωματικό μέλος που έγινε μέλος της Διοικητικής Επιτροπής κατά τη διάρκεια μιας περιόδου, πρέπει να οριστεί ως μέλος της Διοικητικής Επιτροπής για την περίοδο που ακολουθεί.

3. Σε περίπτωση χηρείας μίας θέσης, αναστολής του δικαιώματος ψήφου ενός μέλους ή σε περίπτωση απουσίας ενός μέλους σε δύο συνεχείς συνόδους της Διοικητικής Επιτροπής χωρίς αυτό να έχει εκπροσωπηθεί από ένα άλλο μέλος σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του παρόντος άρθρου, το έργο αυτού για το υπόλοιπο της περιόδου ασκείται από το αναπληρωματικό μέλος που έχει οριστεί από τη Γενική Συνέλευση.

4. Με εξαίρεση την περίπτωση της παρ. 3 του παρόντος άρθρου, κανένα Κράτος δεν μπορεί να αποτελεί μέλος της Διοικητικής Επιτροπής κατά τη διάρκεια περισσότερων των δύο συνεχών και πλήρων περιόδων.

5. Η Διοικητική Επιτροπή

α) καταρτίζει τον εσωτερικό κανονισμό της,

β) συνάπτει τη Συμφωνία έδρας,

γ) καταρτίζει το καταστατικό του προσωπικού του Οργανισμού,

δ) διορίζει τους ανώτερους υπαλλήλους του Οργανισμού, λαμβάνοντας υπ' όψιν την καταλληλότητα των υποψηφίων και μία ισόρροπη γεωγραφική κατανομή,

ε) καταρτίζει έναν κανονισμό σχετικά με τα χρηματοοικονομικά και τα λογιστικά του Οργανισμού,

στ) εγκρίνει το πρόγραμμα εργασίας, τον προϋπολογισμό, την έκθεση διαχείρισης και τους λογαριασμούς του Οργανισμού,

ζ) καθορίζει, βάσει των εγκεκριμένων λογαριασμών, ης οριστικές συνεισφορές που οφείλονται από τα Κράτη μέλη για τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, καθώς και το ύψος της προκαταβολής που οφείλεται από τα Κράτη μέλη για το τρέχον και το επόμενο ημερολογιακό έτος, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,

η) καθορίζει τις αρμοδιότητες του Οργανισμού που αφορούν όλα τα Κράτη μέλη ή μόνον κάποια από τα Κράτη μέλη, καθώς και τις δαπάνες που κατά συνέπεια θα αναληφθούν από αυτά τα Κράτη μέλη (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

θ) καθορίζει το ύψος των ειδικών αμοιβών (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 11 του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ι) δίδει ειδικές κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την επαλήθευση των λογαριασμών (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ια) εγκρίνει την ανάληψη διοικητικών καθηκόντων από τον Οργανισμό (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999) και καθορίζει τις ειδικές συνεισφορές που οφείλονται από το αντίστοιχο Κράτος μέλος,

ιβ) κοινοποιεί στα Κράτη μέλη την έκθεση διαχείρισης, την αναλυτική κατάσταση των λογαριασμών καθώς και τις αποφάσεις και συστάσεις της,

ιγ) καταρτίζει και κοινοποιεί στα Κράτη μέλη μία έκθεση για τη δραστηριότητα της καθώς και προτάσεις σχετικές με την ανανέωση της (σύμφωνα με τις δια-

τάξεις της περίπτωσης β) της παρ. 2 του άρθρου 14 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999), εν όψει της Γενικής Συνέλευσης που είναι επιφορτισμένη να καθορίζει τη σύνθεση της Διοικητικής Επιτροπής, το αργότερο δύο μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου της,

ιδ) ελέγχει τη διαχείριση του Γενικού Γραμματέα,

ιε) εποπτεύει την καλή εφαρμογή της Σύμβασης από τον Γενικό Γραμματέα, καθώς και την εκτέλεση, από τον Γενικό Γραμματέα, των αποφάσεων που έχουν ληφθεί από τα άλλα όργανα. Προς τούτο, η Διοικητική Επιτροπή μπορεί να λάβει όλα τα μέτρα που είναι κατάλληλα για τη βελτίωση της εφαρμογής της Σύμβασης και των προαναφερόμενων αποφάσεων,

ιστ) δίδει αιτιολογημένες γνώμες για τα θέματα που μπορεί να αφορούν στη δραστηριότητα του Οργανισμού και που της υποβάλλονται από ένα Κράτος μέλος ή από τον Γενικό Γραμματέα,

ιζ) επιλύει τις διαφορές μεταξύ ενός Κράτους μέλους και του Γενικού Γραμματέα ως προς την ιδιότητα του ως Θεματοφύλακα (σύμφωνα με πς διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 38 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

ιη) αποφασίζει νια τις αιτήσεις αναστολής της ιδιότητας μέλους (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 40 της κυρίως Σύμβασης COTIF1999).

6. Η Διοικητική Επιτροπή, έχει απαρτία όταν εκπροσωπούνται σ' αυτήν τα δύο τρίτα των μελών της· Ένα μέλος δύναται να εκπροσωπηθεί από ένα άλλο μέλος, ωστόσο, ένα μέλος δεν δύναται να εκπροσωπήσει περισσότερα από ένα άλλο μέλος.

7. Η Διοικητική Επτπροπή λαμβάνει πς αποφάσεις της με πλειοψηφία των μελών που εκπροσωπούνται κατά την ψηφοφορία.

8. Η Διοικητική Επτπροπή συνεδριάζει στην έδρα του Οργανισμού, εκτός αν υπάρχει αντίθετη απόφαση. Τα Πρακτικά των συνόδων αποστέλλονται σε όλα τα Κράτη μέλη.

9. Ο πρόεδρος της Διοικητικής Επιτροπής:

α) συγκαλεί την Επιτροπή τουλάχιστον μία φορά το χρόνο καθώς και κατόπιν αιτήματος είτε τεσσάρων μελών της, είτε του Γενικού Γραμματέα,

β) απευθύνει στα μέλη της Επιτροπής το σχέδιο της ημερήσιας διάταξης,

γ) χειρίζεται, εντός των ορίων και των όρων που καθορίζονται στον εσωτερικό κανονισμό της Επιτροπής, επείγοντα θέματα που εγείρονται στο διάστημα μεταξύ των συνόδων,

δ) υπογράφει τη Συμφωνία έδρας που προβλέπεται στην περίπτωση β) της παρ. 5 του παρόντος άρθρου.

10. Η Διοικητική Επιτροπή δύναται, εντός των ορίων των δικών της αρμοδιοτήτων, να επιφορτίσει τον πρόεδρο με την εκτέλεση κάποιων ειδικών καθηκόντων.

Άρθρο 16
Επιτροπές

1. Οι Επιτροπές που αναφέρονται στις περιπτώσεις γ) έως στ) της παρ. 1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 συγκροτούνται κατ' αρχήν από όλα τα Κράτη μέλη. Όταν η Αναθεωρητική Επιτροπή, η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID ή η Επτπροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων συσκέπτονται και αποφασίζουν, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, για τροποποιήσεις των Προσαρτημάτων της παρούσας Σύμβασης, τα Κράτη μέλη τα οποία έχουν κάνει μία δήλωση, σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, σχετικά με τα αντίστοιχα Προσαρτήματα, δεν μπορούν είναι μέλη της σχετικής Επιτροπής.

2. Ο Γενικός Γραμματέας συγκαλεί τις Επιτροπές είτε με δική του πρωτοβουλία, είτε κατόπιν αιτήσεως πέντε Κρατών μελών, είτε κατόπιν αιτήσεως της Διοικητικής Επιτροπής. Ο Γενικός Γραμματέας απευθύνει το σχέδιο ημερήσιας διάταξης στα Κράτη μέλη το αργότερο δύο μήνες πριν από την έναρξη της συνόδου.

3. Ένα Κράτος μέλος δύναται να εκπροσωπηθεί από ένα άλλο Κράτος μέλος, ωστόσο, ένα Κράτος δεν δύναται να εκπροσωπήσει περισσότερα από δύο άλλα Κράτη.

Κάθε Κράτος μέλος που εκπροσωπείται έχει δικαίωμα μίας ψήφου. Μία πρόταση υιοθετείται εάν ο αριθμός των θετικών ψήφων είναι:

α) τουλάχιστον ίσος με το ένα τρίτο του αριθμού των Κρατών μελών που εκπροσωπούνται κατά την ψηφοφορία και

β) μεγαλύτερος από τον αριθμό των αρνητικών ψήφων.

Κατόπιν προσκλήσεως του Γενικού Γραμματέα, σε συμφωνία με την πλειοψηφία των Κρατών μελών, δύνανται να συμμετέχουν με συμβουλευτική ψήφο στις συνόδους των Επιτροπών:

α) Κράτη μη μέλη του Οργανισμού,

β) Κράτη μέλη που δεν είναι εν τούτοις μέλη των σχετικών Επιτροπών,

γ) διεθνείς Οργανισμοί και Ενώσεις, αρμόδιοι για θέματα σχετικά με τις δραστηριότητες του Οργανισμού ή που ασχολούνται με προβλήματα που είναι εγγεγραμμένα στην ημερήσια διάταξη.

Οι Επιτροπές εκλέγουν για κάθε σύνοδο ή για μία καθορισμένη περίοδο έναν πρόεδρο και έναν ή περισσότερους αντιπροέδρους.

Οι συζητήσεις λαμβάνουν χώρα στις γλώσσες εργασίας: Οι παρουσιάσεις που γίνονται κατά τη σύνοδο σε μία από τις γλώσσες εργασίας μεταφράζονται συνοπτικώς στις άλλες γλώσσες εργασίας, οι δε προτάσεις και οι αποφάσεις μεταφράζονται πλήρως.

Τα πρακτικά συνοψίζουν τις συζητήσεις. Οι προτάσεις και οι αποφάσεις καταγράφονται πλήρως. Σε ό,τι αφορά τις αποφάσεις, μόνο το γαλλικό κείμενο είναι αυθεντικό. Τα πρακτικά διαβιβάζονται σε όλα τα Κράτη μέλη.

Οι Επιτροπές δύνανται να δημιουργούν ομάδες εργασίας επιφορτισμένες με το χειρισμό καθορισμένων θεμάτων.

Οι Επιτροπές διαθέτουν έναν εσωτερικό κανονισμό.

Άρθρο 17
Αναθεωρητική Επιτροπή

Η Αναθεωρητική Επιτροπή:

α) αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης,

β) εξετάζει τις προτάσεις που είναι να υποβληθούν προς απόφαση στη Γενική Συνέλευση, σύμφωνα με τις διατάξεις τηςπαρ. 2 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

Η Αναθεωρητική Επιτροπή έχει απαρτία (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως

Σύμβασης COTIF 1999) όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν η πλειοψηφία των Κρατών μελών.

Άρθρο 18
Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID

1. Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης.

2. Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID έχει απαρτία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν το ένα τρίτο των Κρατών μελών.

Άρθρο 19
Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης

1. Η Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης:

α) αποφαίνεται επί όλων των θεμάτων που στοχεύουν στη διευκόλυνση της διέλευσης των συνόρων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία,

β) συνιστά πρότυπα, μεθόδους, διαδικασίες και πρακτικές που σχετίζονται με τη σιδηροδρομική διευκόλυνση.

2. Η Επιτροπή σιδηροδρομικής διευκόλυνσης έχει απαρτία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν το ένα τρίτο των Κρατών μελών.

Άρθρο 20
Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων

1. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων:

α) αποφασίζει, σύμφωνα με πς διατάξεις του άρθρου 5 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, για την επικύρωση ενός τεχνικού προτύπου σχετικού με το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία,

β) αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, για την υιοθέτηση ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα σχετικού με την κατασκευή, την εκμετάλλευση, τη συντήρηση ή μία διαδικασία σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία,

γ) εποπτεύει την εφαρμογή των τεχνικών προτύπων και των ενιαίων τεχνικών κανόνων των σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία και εξετάζει την εξέλιξη τους, με σκοπό την επικύρωση ή υιοθέτηση τους, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται οπό τις διατάξεις των άρθρων 5 και 6 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU,

δ) αποφασίζει, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 33 κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, για πς προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης,

ε) χειρίζεται όλες τις άλλες υποθέσεις που της ανατίθενται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες APTU και τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες ATMF.

2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων έχει απαρτία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, όταν εκπροσωπείται σ' αυτήν το ένα δεύτερο των Κρατών μελών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 16 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Κατά τη λήψη αποφάσεων σχετικά με διατάξεις των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, τα Κράτη μέλη που έχουν διατυπώσει μία αντίρρηση ως προς τις σχετικές διατάξεις, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, ή έχουν κάνει μία δήλωση, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 9 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, δεν έχουν δικαίωμα ψήφου.

3. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων δύναται: είτε να επικυρώσει τεχνικά πρότυπα ή να υιοθετήσει ενιαίους τεχνικούς κανόνες, είτε να αρνηθεί να τα επικυρώσει ή να τους υιοθετήσει. Σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να τα τροποποιήσει.

Άρθρο 21
Γενικός Γραμματέας

1. Ο Γενικός Γραμματέας αναλαμβάνει τα καθήκοντα Γραμματείας του Οργανισμού.

2. Ο Γενικός Γραμματέας εκλέγεται από τη Γενική Συνέλευση για μία περίοδο τριών ετών, ανανεώσιμη το πολύ δύο φορές.

3. Ο Γενικός Γραμματέας πρέπει κυρίως:

α) να αναλαμβάνει τα καθήκοντα του Θεματοφύλακα (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 36 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

β) να εκπροσωπεί τον Οργανισμό προς τα έξω,

γ) να κοινοποιεί στα Κράτη μέλη τις αποφάσεις που λαμβάνονται από τη Γενική Συνέλευση και από τις Επιτροπές (σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 34 και της παρ. 1 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

δ) να εκτελεί τα καθήκοντα που του ανατίθενται από τα άλλα όργανα του Οργανισμού,

ε) να προετοιμάζει την εξέταση προτάσεων των Κρατών μελών που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης προσφεύγοντας, αν συντρέχει περΗττωση, στη συνδρομή εμπειρογνωμόνων,

Στ) να συγκαλεί τη Γενική Συνέλευση και τις Επιτροπές σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 14 και της παρ. 2 του άρθρου 16 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,

ζ) να απευθύνει, σε εύθετο χρόνο, στα Κράτη μέλη, τα απαραίτητα έγγραφα για τις συνόδους των διαφόρων οργάνων.

η) να επεξεργάζεται το πρόγραμμα εργασίας, το σχέδιο προϋπολογισμού, την έκθεση διαχείρισης του Οργανισμού και να τα υποβάλλει προς έγκριση στη Διοικητική Επιτροπή (σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 25 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999),

θ) να διαχειρίζεται τα χρηματοοικονομικά του Οργανισμού στο πλαίσιο του εγκεκριμένου προϋπολογισμού,

ι) να προσπαθεί, κατόπιν αιτήματος ενός από τα ενδιαφερόμενα μέρη, προσφέροντας τις καλές του υπηρεσίες, να ρυθμίζει τις διαφορές μεταξύ τους που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης,

ια) να εκδίδει, κατόπιν αιτήματος όλων των ενδιαφερομένων μερών, μία γνωμάτευση επί των διαφορών που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης,

ιβ) να αναλαμβάνει τα καθήκοντα που του ανατίθενται από τις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης COTIF1999,

ιγ) να δέχεται τις κοινοποιήσεις που γίνονται από τα Κράτη μέλη, τους διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις

που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 16 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 και από τις επιχειρήσεις (μεταφορείς, διαχειριστές υποδομής, κλπ.) που συμμετέχουν στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία και να τις ανακοινώνει, αν συντρέχει λόγος, στα άλλα Κράτη μέλη, διεθνείς Οργανισμούς και Ενώσεις καθώς και στις επιχειρήσεις,

ιδ) να ασκεί τη διοίκηση του προσωπικού του Οργανισμού,

ιε) να πληροφορεί, σε εύθετο χρόνο, τα Κράτη μέλη για οποιαδήποτε χηρεία στις θέσεις του Οργανισμού,

ιστ) να τηρεί ενημερωμένους και να δημοσιεύει τους Πίνακες Γραμμών που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,

4. Ο Γενικός Γραμματέας δύναται, με δική του πρωτοβουλία, να παρουσιάζει προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης.

Άρθρο 22
Προσωπικό του Οργανισμού

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις του προσωπικού. του Οργανισμού καθορίζονται από το Καταστατικό του προσωπικού που καταρτίζεται από τη Διοικητική Επιτροπή σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ. 5 του άρθρου 15 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

Άρθρο 23
Δελτίο

1. Ο Οργανισμός εκδίδει ένα Δελτίο το οποίο περιέχει τις επίσημες ανακοινώσεις καθώς και αυτές που είναι απαραίτητες και χρήσιμες για την εφαρμογή της Σύμβασης.

2. Οι ανακοινώσεις που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του Γενικού Γραμματέα δυνάμει της Σύμβασης δύνανται να πραγματοποιούνται με τη μορφή δημοσίευσης μέσα στο Δελτίο, αν συντρέχει περίπτωση.

Άρθρο 24
Πίνακες Γραμμών

1. Οι θαλάσσιες γραμμές και οι γραμμές των ποτάμιων πλωτών οδών που προβλέπονται στο άρθρο 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και στο άρθρο 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, επί των οποίων πραγματοποιούνται μεταφορές, που αποτελούν αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς, πλέον μίας σιδηροδρομικής μεταφοράς, εγγράφονται σε δύο Πίνακες:

α) τον Πίνακα θαλασσίων Γραμμών και Γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών CIV, τον Πίνακα θαλασσίων Γραμμών και Γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών CIM.

2. Οι σιδηροδρομικές γραμμές ενός Κράτους μέλους το οποίο έχει διατυπώσει μία επιφύλαξη σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV ή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM εγγράφονται σε δύο Πίνακες Γραμμών σύμφωνα με αυτήν την επιφύλαξη:

α) τον Πίνακα σιδηροδρομικών Γραμμών CIV,

β) τον Πίνακα σιδηροδρομικών Γραμμών CIM.

3. Τα Κράτη μέλη απευθύνουν στον Γενικό Γραμματέα τις ανακοινώσεις τους σχετικά με την εγγραφή ή διαγραφή γραμμών που προβλέπονται στις παρ. 1 και 2. του παρόντος άρθρου. Οι θαλάσσιες γραμμές και οι γραμμές ποτάμιων πλωτών οδών που αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου, στο μέτρο που αυτές συνδέουν Κράτη μέλη, εγγράφονται μόνον κατόπιν συμφωνίας αυτών των Κρατών. Για τη διαγραφή μίας τέτοιας γραμμής, αρκεί η ανακοίνωση μόνον ενός από αυτά τα Κράτη.

4. Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί την εγγραφή ή τή διαγραφή μίας γραμμής σε όλα τα Κράτη μέλη.

5. Οι μεταφορές επί των θαλασσίων γραμμών και επί των γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών που αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου και οι μεταφορές επί των σιδηροδρομικών γραμμών που αναφέρονται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου υπάγονται στις διατάξεις της Σύμβασης COTIF 1999 μετά την παρέλευση ενός μηνός από την ημερομηνία ανακοίνωσης της εγγραφής από τον Γενικό Γραμματέα. Μία τέτοια γραμμή παύει να υπάγεται στις διατάξεις της Σύμβασης COTIF 1999 μετά την παρέλευση τριών μηνών από την ημερομηνία ανακοίνωσης της διαγραφής από τον Γενικό Γραμματέα, εκτός σε ό,τι αφορά τις τρέχουσες μεταφορές οι οποίες πρέπει να ολοκληρωθούν.

ΤΙΤΛΟΣ IV
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

Άρθρο 25
Πρόγραμμα Εργασίας. Προϋπολογισμός. Λογαριασμοί. Έκθεση διαχείρισης

1. Το πρόγραμμα εργασίας, ο προϋπολογισμός και οι λογαριασμοί του Οργανισμού καλύπτουν μία περίοδο δύο ημερολογιακών ετών.

2. Ο Οργανισμός εκδίδει, τουλάχιστον κάθε δύο έτη, μία έκθεση διαχείρισης.

3. Το ύψος των δαπανών του Οργανισμού καθορίζεται νια κάθε λογιστική περίοδο, από τη Διοικηπκή Επιτροπή, μετά από πρόταση του Γενικού Γραμματέα.

Άρθρο 26
Χρηματοδότηση των δαπανών

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων παρ. 2 και 4 του παρόντος άρθρου, οι δαπάνες του Οργανισμού, που δεν καλύπτονται από άλλα έσοδα, αναλαμβάνονται από τα Κράτη μέλη κατά τα δύο πέμπτα βάσει της κλίμακας κατανομής των συνεισφορών του συστήματος των Ηνωμένων Εθνών, και κατά τα τρία πέμπτα κατ' αναλογία του συνολικού μήκους των σιδηροδρομικών υποδομών καθώς και των εγγεγραμμένων θαλάσσιων γραμμών και γραμμών ποτάμιων πλωτών οδών, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 24. Ωστόσο, οι θαλάσσιες γραμμές και οι γραμμές ποτάμιων πλωτών οδών δεν υπολογίζονται παρά μόνον για το ήμισυ των μηκών τους.

2. Όταν ένα Κράτος μέλος έχει διατυπώσει μία επιφύλαξη σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV ή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 1 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, ο τύπος συνεισφοράς που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζεται ως εξής:

α) αντί του συνολικού μήκους των σιδηροδρομικών υποδομών επί της επικράτειας αυτού του Κράτους μέλους λαμβάνεται υπ' όψιν μόνον το μήκος των εγγεγραμμένων σιδηροδρομικών γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999,

β) το μέρος της συνεισφοράς κατά το σύστημα των Ηνωμένων Εθνών υπολογίζεται κατ' αναλογία του μήκους των εγγεγραμμένων γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 1 και 2 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 σε σχέση με το συνολικό μήκος των σιδηροδρομικών υποδομών επί της επικράτειας αυτού του Κρότους μέλους και του μήκους των εγγεγραμμένων γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

Αυτό το μέρος της συνεισφοράς δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι μικρότερο από το 0,01 τοις εκατό.

3. Κάθε Κράτος μέλος αναλαμβάνει τουλάχιστον το 0,25 τοις εκατό και το πολύ το 15 τοις εκατό των συνεισφορών.

4. Η Διοικητική Επιτροπή καθορίζει τις αρμοδιότητες του Οργανισμού που αφορούν:

α) όλα τα Κράτη μέλη κατά ένα ισομερή τρόπο και τις δαπάνες που αναλαμβάνονται από όλα τα Κράτη μέλη σύμφωνα με τον τύπο που προβλέπεται από τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου,

β) μόνο μερικά από τα Κράτη μέλη και τις δαπάνες που αναλαμβάνονται από αυτά τα Κράτη μέλη σύμφωνα με τον ίδιο τύπο.

Οι διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται κατ' αναλογία (mutatis mutandis). Οι διατάξεις αυτές δεν επηρεάζουν τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 4 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

5. Οι συνεισφορές των Κρατών μελών στις δαπάνες του Οργανισμού οφείλονται υπό μορφή προκαταβολής καταβαλλόμενες σε δύο δόσεις το αργότερο μέχρι την 31η Οκτωβρίου κάθε έτους από τα δύο που καλύπτει ο προϋπολογισμός.

Η προκαταβολή καθορίζεται με βάση τις οριστικά οφειλόμενες συνεισφορές των δύο προηγούμενων ετών.

6. Κατά την αποστολή στα Κράτη μέλη της έκθεσης διαχείρισης και της αναλυτικής κατάστασης λογαριασμών, ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί το οριστικό ποσό της συνεισφοράς των δύο προηγούμενων ημερολογιακών ετών καθώς και το ποσό για την προκαταβολή για τα δύο επόμενα ημερολογιακά έτη.

7. Μετά την 31η Δεκεμβρίου του έτους κατά το οποίο ο Γενικός Γραμματέας προέβη στην κοινοποίηση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του παρόντος άρθρου, τα ποσά που οφείλονται για τα δύο προηγούμενα ημερολογιακά έτη επιβαρύνονται ετησίως με επιτόκιο πέντε τοις εκατό. Εάν, ένα χρόνο μετά από αυτήν την ημερομηνία, ένα Κράτος μέλος δεν έχει καταβάλλει το μερίδιο συνεισφοράς του, το δικαίωμα ψήφου του αναστέλλεται μέχρι να ανταποκριθεί στην υποχρέωση του να καταβάλει τα οφειλόμενα. Μετά την παρέλευση μίας συμπληρωματικής προθεσμίας δύο ετών, η Γενική Συνέλευση εξετάζει εάν η στάση αυτού του Κράτους πρέπει να θεωρηθεί ως μία σιωπηρή καταγγελία της Σύμβασης, καθορίζοντας, εάν συντρέχει περίπτωση, την ημερομηνία έναρξης ισχύος της καταγγελίας της.

8. Οι ληξιπρόθεσμες συνεισφορές παραμένουν οφειλόμενες σπς περιπτώσεις καταγγελίας δυνάμει των διατάξεων της παρ. 7 του παρόντος άρθρου ή των διατάξεων του άρθρου 41 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, καθώς και στις περιπτώσεις αναστολής του δικαιώματος ψήφου που αναφέρεται στις διατάξεις της περ. β) της παρ. 4 του άρθρου 40 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

9. Τα ποσά που δεν έχουν καταβληθεί καλύπτονται από τα έσοδα του Οργανισμού.

10. Το Κράτος μέλος που κατήγγειλε την Σύμβαση μπορεί να γίνει εκ νέου Κράτος μέλος με τη διαδικασία της προσχώρησης, με την επιφύλαξη να καταβάλει τα ποσά που οφείλει.

11. Ο Οργανισμός εισπράπει μία αμοιβή για να καλύψει τις ειδικές δαπάνες που απορρέουν από τις δραστηριότητες που προβλέπονται στις διατάξεις των περ. ι) έως ιβ) της παρ. 3 του άρθρου 21 της κυρίως Σύμβασης COT1F 1999. Η αμοιβή αυτή καθορίζεται από τη Διοικητική Επιτροπή, μετά από πρόταση του Γενικού Γραμματέα, για τις περιπτώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των περ. ι) και ια) της παρ. 3 του άρθρου 21 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999. Για την περίπτωση που προβλέπεται στις διατάξεις της περ. ιβ) της παρ. 3 του άρθρου 21 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, εφαρμόζονται οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 31 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

Άρθρο 27
Επαλήθευση των λογαριασμών

1. Ο έλεγχος των λογαριασμών πραγματοποιείται από το Κράτος της έδρας σύμφωνα με τους κανόνες του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη όλων των ειδικών οδηγιών της Διοικητικής Επιτροπής, σύμφωνα με τον κανονισμό που αφορά τα χρηματοοικονομικά και τα λογιστικά του Οργανισμού (άρθρο 15, παρ. 5, περ. ε), εκτός αν υπάρξει αντίθετη απόφαση της Γενικής Συνέλευσης δυνάμει των διατάξεων της περ. ια) της παρ. 2 του άρθρου 14 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

2. Ο Ελεγκτής ελέγχει τους λογαριασμούς του Οργανισμού, συμπεριλαμβανομένων όλων των πιστωτικών κεφαλαίων και των ειδικών λογαριασμών, όπως αυτός το κρίνει απαραίτητο για να βεβαιωθεί ότι:

α) οι οικονομικές καταστάσεις είναι σύμφωνες με τα βιβλία και τα στοιχεία του Οργανισμού,

β) οι οικονομικές πράξεις οι οποίες αποτυπώνονται στις οικονομικές καταστάσεις έγιναν σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς, τις διατάξεις του προϋπολογισμού και τις άλλες οδηγίες του Οργανισμού,

γ) οι αξίες και τα μετρητά που είναι κατατεθειμένα στην τράπεζα ή σε ταμείο είτε ελέγχθηκαν χάρη σε πιστοποιητικά που ελήφθησαν άμεσα από τους θεματοφύλακες, είτε υπολογίστηκαν πραγματικά,

δ) οι εσωτερικοί έλεγχοι, συμπεριλαμβανομένης της εσωτερικής επαλήθευσης των λογαριασμών, είναι ακριβείς,

ε) όλα τα στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού καθώς και όλα τα πλεονάσματα και ελλείμματα λογιστικοποιήθηκαν σύμφωνα με διαδικασίες πς οποίες αυτός κρίνει ικανοποιητικές.

3. Ο Ελεγκτής είναι ο μόνος αρμόδιος για να δεχτεί στο σύνολο τους ή εν μέρει τις βεβαιώσεις και τα δικαιολογητικά που προσκομίζονται από τον Γενικό Γραμματέα. Εάν αυτός το κρίνει απαραίτητο, μπορεί να προβεί στην εξέταση και λεπτομερειακή επαλήθευση κάθε λογιστικού εγγράφου σχετικού είτε με τις οικονομικές πράξεις, είτε με τις προμήθειες και το υλικό.

4. Ο Ελεγκτής έχει ελεύθερη πρόσβαση, ανά πάσα στιγμή, σε όλα τα βιβλία, στοιχεία, λογιστικά έγγραφα και άλλες πληροφορίες που αυτός εκτιμά ότι χρειάζεται.

5. Ο Ελεγκτής δεν είναι αρμόδιος να απορρίψει κάποιο κονδύλι των λογαριασμών, αλλά εφιστά αμέσως την προσοχή του Γενικού Γραμματέα επί κάθε πράξης της οποίας η κανονικότητα ή η καταλληλότητα φαίνεται σ'αυτόν συζητήσιμη, ώστε ο τελευταίος να λάβει τα επιθυμητά μέτρα.

6. Ο Ελεγκτής υποβάλλει και υπογράφει μία βεβαίωση σχετικά με τις οικονομικές καταστάσεις σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους: «Έλεγξα τις οικονομικές καταστάσεις του Οργανισμού για τη λογιστική περίοδο που ολοκληρώθηκε την 31η Δεκεμβρίου. Η εξέταση περιέλαβε μία γενική ανάλυση των λογιστικών μεθόδων και τον έλεγχο των λογιστικών εγγράφων και άλλων δικαιολογητικών τα οποία έκρινα απαραίτητα υπό αυτές τις συνθήκες». Αυτή η βεβαίωση αναφέρει ανάλογα με την περίπτωση, ότι:

α) οι οικονομικές καταστάσεις αντικατοπτρίζουν με ικανοποιητικό τρόπο την οικονομική κατάσταση κατά την ημέρα λήξης της εν λόγω περιόδου καθώς και τα αποτελέσματα των πράξεων που έλαβαν χώρα κατά τη διάρκεια της περιόδου η οποία ολοκληρώθηκε την ημερομηνία αυτή,

β) οι οικονομικές καταστάσεις συντάχθηκαν σύμφωνα με τις αναφερόμενες λογιστικές αρχές που έχουν αναφερθεί,

γ) οι οικονομικές αρχές εφαρμόστηκαν σύμφωνα με τους τύπους που συμφωνούσαν με αυτές που υιοθετήθηκαν κατά τη διάρκεια της προηγούμενης λογιστικής περιόδου,

δ) οι οικονομικές πράξεις έγιναν σύμφωνα με τους κανόνες και τους κανονισμούς, πς διατάξεις του προϋπολογισμού και πς άλλες οδηγίες του Οργανισμού.

7. Στην έκθεση του σχετικά με τις οικονομικές πράξεις, ο Ελεγκτής αναφέρει:

α) τη φύση και την έκταση του ελέγχου στον οποίο προέβη,

β) τα στοιχεία που συνδέονται με τον πλήρη χαρακτήρα ή την ακρίβεια των λογαριασμών, συμπεριλαμβανομένων αν συντρέχει περίπτωση:

1. των απαραίτητων πληροφοριών για την ορθή ερμηνεία και ορθή εκτίμηση των λογαριασμών,

2. οποιουδήποτε ποσού το οποίο θα έπρεπε να είχε εισπραχθεί αλλά δεν περάστηκε στο λογαριασμό,

3. οποιουδήποτε ποσού το οποίο απετέλεσε αντικείμενο μίας κανονικής ή υπό αίρεση δαπάνης και το οποίο δεν υπολογίστηκε ή δεν ελήφθη υπ' όψιν στις οικονομικές καταστάσεις,

4. των εξόδων για τα οποία δεν υπάρχουν επαρκή δικαιολογητικά,

5. της τήρησης των λογιστικών βιβλίων σε καλή και δέουσα μορφή. Πρέπει να σημειώνονται οι περιπτώσεις όπου η υλική παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων απέχει από τις γενικώς αναγνωρισμένες και πάγια εφαρμοζόμενες λογιστικές αρχές.

γ) τα άλλα θέματα στα οποία θα πρέπει να δώσει προσοχή η Διοικητική Επιτροπή, όπως για παράδειγμα:

1. οι περιπτώσεις απάτης ή υπόνοιας απάτης,

2. η σπατάλη ή η αντικανονική χρησιμοποίηση κεφαλαίων ή άλλων περιουσιακών στοιχείων του Οργανισμού (ακόμα και όταν οι λογαριασμοί οι σχετικοί με την πράξη που πραγματοποιήθηκε θα ήταν εντάξει),

3. οι δαπάνες που ενδεχομένως να επιφέρουν αργότερα σημαντικά έξοδα νια τον Οργανισμό,

4. οποιαδήποτε διαφθορά, γενική ή ειδική, του συστήματος ελέγχου των εσόδων και εξόδων ή των προμηθειών και του υλικού,

5. οι δαπάνες που δεν είναι σύμφωνες με τις προθέσεις της Διοικητικής Επιτροπής, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις αναλήψεις δεόντως εγκεκριμένες στο εσωτερικό του προϋπολογισμού,

6. οι υπερβάσεις των πιστώσεων, λαμβάνοντας υπ' όψιν τις τροποποιήσεις που απορρέουν από αναλήψεις δεόντως εγκεκριμένες στο εσωτερικό του προϋπολογισμού,

7. οι δαπάνες που δεν είναι σύμφωνες με τις εγκρίσεις που τις διέπουν,

δ) την ακρίβεια ή την ανακρίβεια των λογαριασμών των σχετικών με τις προμήθειες και το υλικό, σύμφωνα με την απογραφή και τον έλεγχο των βιβλίων.

Επιπλέον, η έκθεση μπορεί να θέσει θέμα πράξεων οι οποίες λογιστικοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια μίας προηγούμενης λογιστικής περιόδου και για τις οποίες ελήφθησαν νέες πληροφορίες ή πράξεις που πρέπει να γίνουν κατά τη διάρκεια μίας μεταγενέστερης λογιστικής περιόδου και νια τις οποίες φαίνεται επιθυμητό να ενημερώσει τη Διοικητική Επιτροπή εκ των προτέρων.

8. Ο Ελεγκτής δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να περιλάβει στην έκθεση του κριτικές χωρίς προηγουμένως να δώσει τη δυνατότητα στον Γενικό Γραμματέα να παράσχει εξηγήσεις.

9. Ο Ελεγκτής κοινοποιεί στη Διοικητική Επιτροπή και στον Γενικό Γραμματέα τις διαπιστώσεις που έκανε κατά τον έλεγχο. Επιπλέον, μπορεί να διατυπώσει οποιοδήποτε σχόλιο κρίνει κατάλληλο για το θέμα της οικονομικής έκθεσης του Γενικού Γραμματέα.

10. Στο μέτρο που ο Ελεγκτής προέβη σε ένα σύντομο έλεγχο ή δεν εξασφάλισε επαρκή δικαιολογητικά, πρέπει να το αναφέρει στην βεβαίωση του και στην έκθεση του, διευκρινίζοντας τους λόγους των παρατηρήσεων του καθώς και τις συνέπειες που απορρέουν από αυτές για την οικονομική κατάσταση και τις οικονομικές πράξεις που λογιστικοποιήθηκαν.

ΤΙΤΛΟΣ V
ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ

Άρθρο 28
Αρμοδιότητα

1. Οι διαφορές ανάμεσα σε Κράτη μέλη, που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης καθώς και οι διαφορές ανάμεσα στα Κράτη μέλη και τον Οργανισμό που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή του Πρωτοκόλλου για τα προνόμια και τις ασυλίες δύνανται, κατόπιν αιτήματος ενός από τα μέρη, να υποβληθούν ενώπιον ενός διαιτητικού δικαστηρίου. Τα μέρη ορίζουν ελεύθερα τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου και τη διαιτητική διαδικασία.

2. Οι άλλες διαφορές που προκύπτουν από την ερμηνεία ή την εφαρμογή της Σύμβασης και άλλων συμβάσεων που έχουν επεξεργασθεί από τον Οργανισμό σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 2 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, εάν δεν ρυθμίστηκαν συναινετικά ή δεν υποβλήθηκαν ενώπιον τακτικών δικαστηρίων, μπορούν να υποβληθούν σε ένα διαιτητικό δικαστήριο, κατόπιν συμφωνίας ανάμεσα στα ενδιαφερόμενα μέρη. Οι διατάξεις των άρθρων 29 έως 32

της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999 εφαρμόζονται για τη σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου και τη διαιτητική διαδικασία.

3. Κάθε Κράτος δύναται, όταν απευθύνει μία αίτηση προσχώρησης στη Σύμβαση, να επιφυλαχθεί του δικαιώματος να μην εφαρμόσει το σύνολο ή μέρος των διατάξεων των παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου.

4. Το Κράτος που διετύπωσε μία επιφύλαξη δυνάμει της παρ. 3 του παρόντος άρθρου μπορεί να παραιτηθεί απ' αυτήν, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Η παραίτηση αυτή τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά την ημερομηνία κατά την οποία ο Θεματοφύλακας τη γνωστοποιεί στα Κράτη μέλη.

Άρθρο 29
Συνυποσχετικό διαιτησίας. Γραμματεία Δικαστηρίου

Τα μέρη συνάπτουν συνυποσχετικό διαιτησίας προσδιορίζοντας ειδικότερα:

α) το αντικείμενο της διαφοράς,

β) τη σύνθεση του δικαστηρίου και τις προθεσμίες που συμφωνούνται για το διορισμό του ή των διαιτητών,

γ) τον τόπο που συμφωνείται ως έδρα του δικαστηρίου.

Το συνυποσχετικό πρέπει να κοινοποιηθεί στον Γενικό Γραμματέα που αναλαμβάνει τα καθήκοντα γραμματείας δικαστηρίου.

Άρθρο 30
Διαιτητές

1. Ο Γενικός Γραμματέας συντάσσει και τηρεί ενημερωμένο έναν κατάλογο διαιτητών. Κάθε Κράτος μέλος μπορεί να εγγράψει στον κατάλογο διαιτητών δύο υπηκόους του.

2. Το διαιτητικό δικαστήριο απαρτίζεται από έναν, τρεις ή πέντε διαιτητές, σύμφωνα με το συνυποσχετικό. Οι διαιτητές επιλέγονται μεταξύ των προσώπων που είναι εγγεγραμμένα στον κατάλογο που αναφέρεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Ωστόσο, εάν το συνυποσχετικό προβλέπει πέντε διαιτητές, καθένα από τα μέρη μπορεί να επιλέξει έναν διαιτητή εκτός του καταλόγου. Εάν το συνυποσχετικό προβλέπει έναν μοναδικό διαιτητή, αυτός επιλέγεται με μία κοινή συμφωνία ανάμεσα στα μέρη. Εάν το συνυποσχετικό προβλέπει τρεις ή πέντε διαιτητές, καθένα από τα μέρη επιλέγει έναν ή δύο διαιτητές, κατά περίπτωση, οι οποίοι ορίζουν με μία κοινή συμφωνία τον τρίτο ή τον πέμπτο διαιτητή ο οποίος προεδρεύει του διαιτητικού δικαστηρίου. Σε περίπτωση διαφωνίας μεταξύ των μερών σχετικά με τον διορισμό του μοναδικού διαιτητή ή μεταξύ των επιλεγμένων διαιτητών σχετικά με το διορισμό του τρίτου ή του πέμπτου διαιτητή, ο διορισμός αυτός πραγματοποιείται από τον Γενικό Γραμματέα.

3. Ο μοναδικός διαιτητής, ο τρίτος ή ο πέμπτος διαιτητής πρέπει να είναι διαφορετικής υπηκοότητας από εκείνης των μερών, εκτός εάν τα μέρη είναι της ίδιας εθνικότητας.

4. Η παρέμβαση ενός τρίτου μέρους στη διαφορά δεν επηρεάζει την σύνθεση του διαιτητικού δικαστηρίου.

Άρθρο 31
Διαδικασία. Έξοδα

1. Το διαιτητικό δικαστήριο αποφασίζει για τη διαδικασία που θα ακολουθηθεί, λαμβάνοντας υπ' όψιν κυρίως τις παρακάτω διατάξεις:

α) εισάγει και κρίνει τις υποθέσεις σύμφωνα με τα στοιχεία που προσκομίζονται από τα μέρη χωρίς να δεσμεύεται από τις ερμηνείες των μερών όταν καλείται να αποφανθεί,

β) δεν μπορεί να επιδικάσει περισσότερο ή άλλο από αυτό που αιτείται στις προτάσεις του ο ενάγων, ούτε λιγότερο από αυτό που έχει αναγνωρίσει ως οφειλόμενο ο εναγόμενος,

γ) η διαιτητική απόφαση, δεόντως αιτιολογημένη, συντάσσεται από το διαιτητικό δικαστήριο και ανακοινώνεται στα μέρη από τον Γενικό Γραμματέα,

δ) η διαιτητική απόφαση είναι τελεσίδικη, εκτός αντίθετης διάταξης αναγκαστικού δικαίου του τόπου που εδρεύει το διαιτητικό δικαστήριο και με την επιφύλαξη αντίθετης συμφωνίας των μερών,

2. Οι αμοιβές των διαιτητών καθορίζονται από τον Γενικό Γραμματέα

3. Η διαιτητική απόφαση καθορίζει τα έξοδα και τις δικαστικές δαπάνες και ορίζει την κατανομή αυτών και των αμοιβών των διαιτητών μεταξύ των μερών.

Άρθρο 32
Παραγραφή. Εκτελεστική ισχύς

1. Η ενεργοποίηση της διαιτητικής διαδικασίας έχει, όσον αφορά την διακοπή της παραγραφής, το Ιδιο αποτέλεσμα με εκείνο που προβλέπεται από το ουσιαστικό δίκαιο που εφαρμόζεται για την έγερση αγωγής ενώπιον τακτικού δικαστηρίου.

2. Η απόφαση του διαιτητικού δικαστηρίου αποκτά εκτελεστική ισχύ, σε κάθε ένα από τα Κράτη μέλη, μετά την ολοκλήρωση των διατυπώσεων που ορίζονται στο Κράτος όπου πρέπει να λάβει χώρα η εκτέλεση της απόφασης. Η αναθεώρηση της υπόθεσης ως προς την ουσία δεν επιτρέπεται.

ΤΙΤΛΟΣ VI
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Άρθρο 33
Αρμοδιότητα

1. Ο Γενικός Γραμματέας γνωστοποιεί αμέσως στα Κράτη μέλη τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης που του απευθύνθηκαν από τα Κράτη μέλη ή που αυτός ο ίδιος επεξεργάστηκε.

2. Η Γενική Συνέλευση αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση της Σύμβασης εφόσον οι διατάξεις των παρ. 4 έως 6 του παρόντος άρθρου δεν προβλέπουν μία άλλη αρμοδιότητα.

3. Η Γενική Συνέλευση, όταν επιληφθεί μίας πρότασης τροποποίησης, δύναται να αποφασίσει, με ηјν πλειοψηφία που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 14 της κυρίως Σύμβασης, ότι μία τέτοια πρόταση έχει χαρακτήρα στενής συνάφειας με μία ή περισσότερες διατάξεις των Παραρτημάτων της Σύμβασης. Σ' αυτή την περίπτωση καθώς και στις περιπτώσεις που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο των παρ. 4 έως 6 του παρόντος άρθρου, η Γενική Συνέλευση είναι επίσης εξουσιοδοτημένη να αποφασίσει για την τροποποίηση αυτής ή αυτών των διατάξεων των Παραρτημάτων.

4. Με την επιφύλαξη των αποφάσεων της Γενικής Συνέλευσης που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 3 του παρόντος άρθρου, η Αναθεωρηπκή Επιτροπή αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση:

α) του άρθρου 9 και των παραγράφων 2 έως 10 του άρθρου 27 της κυρίως Σύμβασης,

β) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 2, 5, 6, 16, 26 έως 39, 41 έως 53 και 56 έως 60 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

γ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 5, τις παρ. 1 και 2 του άρθρου 6, τα άρθρα 8, 12, την παρ. 2 του άρθρου 13, το άρθρο 4, τις παρ. 2 και 3 του άρθρου 15, τις παραγράφους 6 και 7 του άρθρου 19, καθώς και τα άρθρα 23 έως 27, 30 έως 33, 36 έως 41 και 44 έως 48 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

δ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUV, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 4, 5 και 7 έως 12 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

ε) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CUI, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 2, 4, 8 έως 15,17 έως 19, 21, 23 έως 25 αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

στ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 3 και 9 έως 11, καθώς και των Παραρτημάτων αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

ζ) των Ενιαίων Νομικών Κανόνων ATMF, με εξαίρεση τα άρθρα πρώτο, 3 και 9 αυτών.

Όταν προτάσεις τροποποίησης υποβάλλονται στην Αναθεωρητική Επιτροπή σύμφωνα με τις παραπάνω περιπτώσεις α) έως ζ), το ένα τρίτο των Κρατών που εκπροσωπούνται στην Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθούν αυτές οι προτάσεις στη Γενική Συνέλευση προς απόφαση.

5. Η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση του Κανονισμού σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID).

Όταν τέτοιες προτάσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID, το ένα τρίτο των Κρατών που εκπροσωπούνται στην Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθούν οι προτάσεις αυτές στη Γενική Συνέλευση προς απόφαση.

6. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων αποφασίζει για τις προτάσεις που στοχεύουν στην τροποποίηση των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

Όταν τέτοιες προτάσεις υποβάλλονται στην Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων, το ένα τρίτο των Κρατών που εκπροσωπούνται στην Επιτροπή μπορεί να απαιτήσει να υποβληθούν οι προτάσεις αυτές στη Γενική Συνέλευση προς απόφαση.

Άρθρο 34
Αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης

1. Οι τροποποιήσεις της Σύμβασης που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση κοινοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα στα Κράτη μέλη.

2. Οι τροποποιήσεις της κυρίως Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση, τίθενται σε ισχύ, δώδεκα μήνες μετά την έγκριση τους από τα δύο τρίτα των Κρατών μελών, για όλα τα Κράτη μέλη με εξαίρεση εκείνα τα οποία, πριν την θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων, έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με την οποία δεν εγκρίνουν τις εν λόγω τροποποιήσεις.

3. Οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση, τίθενται σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την έγκριση τους από το ένα δεύτερο των Κρατών που δεν έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης, για όλα τα Κράτη μέλη με εξαίρεση εκείνα τα οποία, πριν τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων, έκαναν μία δήλωση, σύμφωνα με την οποία δεν εγκρίνουν τις εν λόγω τροποποιήσεις και με εξαίρεση εκείνα τα οποία έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης.

4. Τα Κράτη μέλη απευθύνουν στον Γενικό Γραμματέα τις κοινοποιήσεις τους σχετικά με την έγκριση των τροποποιήσεων της Σύμβασης που αποφασίστηκαν από τη Γενική Συνέλευση καθώς και τις δηλώσεις τους σύμφωνα με τις οποίες δεν εγκρίνουν αυτές τις τροποποιήσεις. Ο Γενικός Γραμματέας ενημερώνει επ' αυτού τα άλλα Κράτη μέλη.

5. Η προθεσμία που αναφέρεται στις παραπάνω παρ. 2 και 3 αρχίζει να μετρά από την ημέρα της κοινοποίησης του Γενικού Γραμματέα που αναφέρει ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για τη θέση σε ισχύ των τροποποιήσεων.

6. Η Γενική Συνέλευση μπορεί να προσδιορίσει, κατά τη στιγμή της υιοθέτησης μιας τροποποίησης ότι αυτή έχει ένα περιεχόμενο τέτοιο που κάθε Κράτος μέλος που θα έχει κάνει μία δήλωση που προβλέπεται στις παραπάνω παραγράφους 2 ή 3 και το οποίο δεν θα έχει εγκρίνει την τροποποίηση εντός της προθεσμίας των δεκαοκτώ μηνών από την ημερομηνία θέσης της σε ισχύ, θα πάψει να είναι Κράτος μέλος του Οργανισμού μετά την εκπνοή αυτής της προθεσμίας.

7. Όταν οι αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης αφορούν στα Παραρτήματα της Σύμβασης, η εφαρμογή του σχετικού Παραρτήματος αναστέλλεται στο σύνολο του, από τη θέση σε ισχύ των αποφάσεων, νια την κυκλοφορία με και μεταξύ των Κρατών μελών τα οποία, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου, δεν έχουν εγκρίνει τις αποφάσεις εντός των καθορισμένων προθεσμιών. Ο Γενικός Γραμματέας κοινοποιεί στα Κράτη μέλη αυτή την αναστολή. Η αναστολή λήγει μετά την εκπνοή ενός μηνός υπολογιζόμενου από την ημερομηνία κατά την οποία ο Γενικός Γραμματέας κοινοποίησε στα άλλα Κράτη μέλη την άρση της αντίθεσης.

Άρθρο 35
Αποφάσεις των Επιτροπών

1. Οι τροποποιήσεις της Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από τις Επιτροπές, κοινοποιούνται από τον Γενικό Γραμματέα στα Κράτη μέλη.

2. Οι τροποποιήσεις της κυρίως Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από την Αναθεωρητική Επιτροπή, τίθενται σε ισχύ για όλα τα Κράτη μέλη την πρώτη ημέρα του δωδέκατου μήνα μετά από εκείνον κατά τη διάρκεια του οποίου ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποίησε στα Κράτη μέλη. Τα Κράτη μέλη μπορούν να διατυπώσουν μία αντίρρηση εντός των τεσσάρων επόμενων μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησης. Σε περίπτωση αντίρρησης του ενός τετάρτου των Κρατών μελών, η τροποποίηση δεν τίθεται σε ισχύ. Εάν ένα Κράτος μέλος διατυπώσει μία αντίρρηση κατά μίας απόφασης της Αναθεωρητικής Επιτροπής εντός της προθεσμίας των τεσσάρων μηνών και καταγγείλει την Σύμβαση, η καταγγελία αρχίζει να ισχύει από την ημερομηνία που προβλέπεται για την έναρξη ισχύος αυτής της απόφασης.

3. Οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Σύμβασης, που αποφασίστηκαν από την Αναθεωρητική Επιτροπή, τίθενται σε ισχύ για όλα τα Κράτη μέλη, την πρώτη ημέρα του δωδέκατου μήνα μετά από εκείνον κατά τη διάρκεια του οποίου ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποίησε στα Κράτη μέλη. Οι τροποποιήσεις που αποφασίστηκαν από την Επιτροπή εμπειρογνωμόνων του RID ή από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων τίθενται σε ισχύ για όλα τα Κράτη μέλη την πρώτη ημέρα του έκτου μήνα μετά από εκείνον κατά τη διάρκεια του οποίου ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποίησε στα Κράτη μέλη.

4. Τα Κράτη μέλη μπορούν να διατυπώσουν μία αντίρρηση εντός μίας προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την ημέρα της κοινοποίησης που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου. Σε περίπτωση αντίρρησης η οποία διατυπώθηκε από το ένα τέταρτο των Κρατών μελών, η τροποποίηση δεν τίθεται σε ισχύ. Στα Κράτη μέλη που διετύπωσαν μία αντίρρηση κατά μίας απόφασης εντός των καθορισμένων προθεσμιών, η εφαρμογή του σχετικού Παραρτήματος αναστέλλεται στο σύνολο του για την κυκλοφορία με και μεταξύ των Κρατών μελών, από τη στιγμή που τίθενται σε ισχύ οι αποφάσεις. Ωστόσο, σε περίπτωση αντίρρησης κατά της επικύρωσης ενός τεχνικού προτύπου ή κατά της υιοθέτησης ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα, αναστέλλονται μόνον αυτά ή αυτοί που αφορούν στην κυκλοφορία με και μεταξύ των Κρατών μελών, από τη στιγμή που τίθενται σε ισχύ οι αποφάσεις. Το ίδιο ισχύει σε περίπτωση μερικής αντίρρησης.

5. Ο Γενικός Γραμματέας πληροφορεί τα Κράτη μέλη για τις αναστολές που αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου. Οι αναστολές αίρονται με την εκπνοή μίας προθεσμίας ενός μηνός υπολογιζόμενου από την ημέρα που ο Γενικός Γραμματέας κοινοποίησε στα άλλα Κράτη μέλη την άρση μίας τέτοιας αντίρρησης.

6. Για τον καθορισμό του αριθμού αντιρρήσεων που προβλέπονται στις παραγράφους 2 και 4 του παρόντος άρθρου, δεν λαμβάνονται υπ' όψιν τα Κράτη μέλη τα οποία:

α) δεν έχουν δικαίωμα ψήφου (άρθρο 14 παρ. 5, άρθρο 26 παρ. 7 ή άρθρο 40 παρ.4),

β) δεν είναι μέλη της εν λόγω Επιτροπής (άρθρο 16 παρ. 1 δεύτερο εδάφιο),

γ) έκαναν μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 9 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

ΤΙΤΛΟΣ VII
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 36
Θεματοφύλακας

1. Ο Γενικός Γραμματέας είναι ο Θεματοφύλακας της παρούσας Σύμβασης. Τα καθήκοντα του ως Θεματοφύλακας είναι εκείνα που αναφέρονται στο Τμήμα VII της Σύμβασης της Βιέννης της 23ης Μαΐου 1969 σχετικά με το Δίκαιο των Συνθηκών.

2. Όταν εμφανίζεται μία διάσταση ανάμεσα σε ένα Κράτος μέλος και τον Θεματοφύλακα σχετικά με την εκπλήρωση των καθηκόντων του τελευταίου, ο Θεματοφύλακας ή το εν λόγω Κράτος πρέπει να θέσει το θέμα υπ'όψιν των άλλων Κρατών μελών, ή αν συντρέχει περίπτωση, να το υποβάλει στην απόφαση της Διοικητικής Επιτροπής.

Άρθρο 37
Προσχώρηση στη Σύμβαση

1. Η προσχώρηση στη Σύμβαση είναι ανοιχτή σε κάθε Κράτος στην επικράτεια του οποίου πραγματοποιείται εκμετάλλευση σιδηροδρομικής υποδομής.

2. Ένα Κράτος που επιθυμεί να προσχωρήσει στη Σύμβαση απευθύνει μία οπηση στον θεματοφύλακα. Ο θεματοφύλακας την κοινοποιεί στα Κράτη μέλη.

3. Η αίτηση γίνεται αυτοδικαίως δεκτή τρεις μήνες μετά την κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος όρθρου, εκτός εάν διατυπωθεί αντίρρηση ενώπιον του θεματοφύλακα από πέντε Κράτη μέλη. Ο Θεματοφύλακας ενημερώνει επ' αυτού το Κράτος που υπέβαλε αίτηση καθώς και τα Κράτη μέλη χωρίς καθυστέρηση. Η προσχώρηση τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του τρίτου μήνα που ακολουθεί από αυτήν την κοινοποίηση.

4. Σε περίπτωση αντίρρησης τουλάχιστον πέντε Κρατών μελών εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου, η αίτηση προσχώρησης υποβάλλεται στη Γενική Συνέλευση η οποία αποφασίζει επ' αυτού.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, κάθε προσχώρηση στη Σύμβαση μπορεί να αφορά μόνον στη Σύμβαση όπως αυτή ισχύει τη στιγμή υλοποίησης της προσχώρησης.

Άρθρο 38
Προσχώρηση Περιφερειακών Οργανισμών Οικονομικής Ολοκλήρωσης

1. Η προσχώρηση στη Σύμβαση είναι ανοιχτή στους Περιφερειακούς Οργανισμούς Οικονομικής Ολοκλήρωσης οι οποίοι έχουν αρμοδιότητα να υιοθετούν τη νομοθεσία τους, η οποία είναι υποχρεωτική για τα μέλη τους, στα θέματα που καλύπτονται από αυτή τη Σύμβαση και της οποίας είναι μέλη ένα ή περισσότερα Κράτη μέλη. Οι όροι αυτής της προσχώρησης καθορίζονται σε μία συμφωνία που συνάπτεται ανάμεσα στον Οργανισμό (OTIF) και τον Περιφερειακό Οργανισμό.

2. Ο Περιφερειακός Οργανισμός μπορεί να ασκήσει τα δικαιώματα που διαθέτουν τα μέλη του δυνάμει της Σύμβασης στο μέτρο που καλύπτουν θέματα που εξαρτώνται από την αρμοδιότητα του. Το ίδιο ισχύει και για τις υποχρεώσεις που ανήκουν στα Κράτη μέλη δυνάμει της Σύμβασης, με εξαίρεση τις οικονομικές υποχρεώσεις που αναφέρονται στις διατάξεις του άρθρου 26 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999.

3. Για την άσκηση του δικαιώματος ψήφου και του δικαιώματος αντίρρησης που προβλέπεται από τις διατάξεις των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης COTIF 1999, ο Περιφερειακός Οργανισμός διαθέτει έναν αριθμό ψήφων ίσο με εκείνον των μελών του τα οποία είναι επίσης και Κράτη μέλη του Οργανισμού (OTIF). Αυτά τα τελευταία δεν μπορούν να ασκήσουν τα δικαιώματα τους, κυρίως το δικαίωμα της ψήφου, παρά στο μέτρο που είναι αποδεκτό στην παραπάνω παράγραφο 2. Ο Περιφερειακός Οργανισμός δεν διαθέτει δικαίωμα ψήφου σε ό,τι αφορά τον Τίτλο IV της κυρίως Σύμβασης.

4. Για να ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, οι διατάξεις του άρθρου 41 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ'αναλογία (mutatis mutandis).

Άρθρο 39
Συνδεδεμένα μέλη

1. Κάθε Κράτος στην επικράτεια του οποίου πραγματοποιείται εκμετάλλευση σιδηροδρομικής υποδομής δύναται να γίνει συνδεδεμένο μέλος του Οργανισμού. Οι διατάξεις των παραγράφων 2 έως 5 του άρθρου 37 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ' αναλογία (mutatis mutandis).

2. Ένα συνδεδεμένο μέλος δύναται να συμμετέχει στις εργασίες των οργάνων που αναφέρονται στις περιπτώσεις α) και γ) έως στ) της παρ. 1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης μόνο συμβουλευτικά. Ένα συνδεδεμένο μέλος δεν δύναται να οριστεί ως μέλος της Διοικητικής Επιτροπής. Συμμετέχει στις δαπάνες του Οργανισμού με 0,25 τοις εκατό των εισφορών (άρθρο 26, παρ. 3).

3. Για να ανασταλεί η ιδιότητα μέλους, οι διατάξεις του άρθρου 41 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ' αναλογία (mutatis mutandis).

Άρθρο 40
Αναστολή της ιδιότητας μέλους

1. Ένα Κράτος μέλος δύναται να ζητήσει, χωρίς να καταγγείλει τη Σύμβαση, μία αναστολή της ιδιότητας μέλους του Οργανισμού, όταν δεν πραγματοποιείται πλέον καμία διεθνής σιδηροδρομική κυκλοφορία στην επικράτεια του για λόγους που δεν καταλογίζονται σ»αυτό το Κράτος μέλος.

2. Η Διοικητική Επιτροπή αποφασίζει για ένα αίτημα αναστολής της ιδιότητας μέλους. Το αίτημα πρέπει να υποβληθεί στον Γενικό Γραμματέα το αργότερο τρεις μήνες πριν από μία συνεδρίαση της Επιτροπής.

3. Η αναστολή της ιδιότητας μέλους τίθεται σε ισχύ την πρώτη ημέρα του μήνα που ακολουθεί την κοινοποίηση της απόφασης της Διοικητικής Επιτροπής από τον Γενικό Γραμματέα στα Κράτη μέλη. Η αναστολή της ιδιότητας μέλους παύει να ισχύει με την κοινοποίηση από το Κράτος μέλος της επαναλειτουργίας της διεθνούς σιδηροδρομικής κυκλοφορίας στην επικράτεια του. Ο Γενικός Γραμματέας το κοινοποιεί, χωρίς καθυστέρηση, στα άλλα Κράτη μέλη.

4. Η αναστολή της ιδιότητας μέλους έχει ως συνέπεια:

α) να απαλλαγεί το Κράτος μέλος από την υποχρέωση του να συνεισφέρει στη χρηματοδότηση των δαπανών του Οργανισμού,

β) να ανασταλεί το δικαίωμα ψήφου στα όργανα του Οργανισμού,

γ) να ανασταλεί το δικαίωμα υποβολής αντιρρήσεων δυνάμει των διατάξεων των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 34 και των παραγράφων 2 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 41
Καταγγελία της Σύμβασης

1. Η Σύμβαση δύναται, ανά πάσα στιγμή, να καταγγελθεί.

2. Κάθε Κράτος μέλος που επιθυμεί να προβεί σε καταγγελία της Σύμβασης, ενημερώνει επ'αυτού τον Θεματοφύλακα. Η καταγγελία τίθεται σε ισχύ την 31η Δεκεμβρίου του επόμενου έτους.

Άρθρο 42
Δηλώσεις και επιφυλάξεις στη Σύμβαση

1. Κάθε Κράτος μέλος δύναται να δηλώσει, ανά πάσα στιγμή, ότι δεν θα εφαρμόσει πλήρως κάποια Προσαρτήματα της Σύμβασης. Επιπλέον, επιφυλάξεις καθώς και δηλώσεις περί μη εφαρμογής ορισμένων διατάξεων της κυρίως Σύμβασης ή των Προσαρτημάτων της δεν είναι δεκτές παρά μόνον εάν τέτοιες επιφυλάξεις και δηλώσεις προβλέπονται ρητώς από τις ίδιες τις διατάξεις.

2. Οι επιφυλάξεις και οι δηλώσεις απευθύνονται στον Θεματοφύλακα. Ισχύουν από τη στιγμή που η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ για το εν λόγω Κράτος. Κάθε δήλωση που έγινε μετά από αυτή τη θέση σε ισχύ αρχίζει να ισχύει την 31η Δεκεμβρίου του έτους που ακολουθεί τη δήλωση αυτή. Ο Θεματοφύλακας ενημερώνει επ'αυτού τα Κράτη μέλη.

Άρθρο 43
Διάλυση του Οργανισμού

1. Η Γενική Συνέλευση δύναται να αποφασίσει για τη διάλυση του Οργανισμού και την ενδεχόμενη μεταβίβαση των αρμοδιοτήτων του σε έναν άλλο διακυβερνητικό Οργανισμό καθορίζοντας, αν συντρέχει περίπτωση, με αυτόν τον Οργανισμό τις προϋποθέσεις αυτής της μεταβίβασης.

2. Σε περίπτωση διάλυσης του Οργανισμού, τα περιουσιακά του στοιχεία δίδονται στα Κράτη μέλη που ήταν μέλη του Οργανισμού, χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια των πέντε τελευταίων ημερολογιακών ετών που προηγούνται του έτους της απόφασης δυνάμει των διατάξεων της παραπάνω παραγράφου 1, αναλογικά με το μέσο ποσοστό που συνεισέφεραν στις δαπάνες του Οργανισμού τα πέντε προηγούμενα έτη.

Άρθρο 44
Μεταβατικές διατάξεις

Στις περιπτώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις της παραγράφου 7 του άρθρου 34, της παραγράφου 4 του άρθρου 35, της παραγράφου 1 του άρθρου 41 και του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης. το δίκαιο πού ισχύει κατά τη στιγμή της σύναψης των συμβολαίων που υπάγονται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV, στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM, στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUV ή στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CUI παραμένει εφαρμοστέο και στα υφιστάμενα συμβόλαια.

Άρθρο 45
Κείμενα της Σύμβασης

1. Η Σύμβαση συντάσσεται στη γαλλική, γερμανική και αγγλική γλώσσα. Σε περίπτωση απόκλισης, ισχύει μόνο το γαλλικό κείμενο.

2. Κατόπιν προτάσεως ενός από τα ενδιαφερόμενα Κράτη, ο Οργανισμός δημοσιεύει επίσημες μεταφράσεις της Σύμβασης σε άλλες γλώσσες, στο μέτρο που η γλώσσα αυτή είναι επίσημη γλώσσα στην επικράτεια τουλάχιστον δύο Κρατών μελών. Οι μεταφράσεις αυτές πραγματοποιούνται σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες των ενδιαφερόμενων Κρατών μελών.

Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF)

Άρθρο 1
Δικαστική ασυλία αναγκαστικής εκτέλεσης και κατάσχεσης

1. Ο Οργανισμός απολαμβάνει, στο πλαίσιο των επίσημων δραστηριοτήτων του δικαστική ασυλία αναγκαστικής εκτέλεσης εκτός των περιπτώσεων:

α) στο μέτρο που ο Οργανισμός θα είχε ρητώς παραιτηθεί από μία τέτοια ασυλία σε μία ειδική περίπτωση,

β) σε περίπτωση αστικής αγωγής η οποία ασκήθηκε από τρίτο,

γ) σε περίπτωση ανταγωγικής αίτησης άμεσα συνδεδεμένης με μία διαδικασία η οποία ξεκίνησε κατ'αρχήν από τον Οργανισμό,

δ) σε περίπτωση κατάσχεσης, η οποία έχει διαταχθεί με δικαστική απόφαση, όσον αφορά τις αμοιβές, μισθούς και άλλες απολαβές που οφείλει ο Οργανισμός σε ένα μέλος του προσωπικού του.

2. Τα περιουσιακά στοιχεία και τα άλλα αγαθά του Οργανισμού, οπουδήποτε και αν βρίσκονται, απολαμβάνουν ασυλίας έναντι κάθε μορφής κατάσχεσης, δήμευσης, αναγκαστικής διαχείρισης και άλλης μορφής κατάσχεσης ή εξαναγκασμού, εκτός στο μέτρο που αυτό απαιτείται προσωρινά για την πρόληψη και για τις έρευνες ατυχημάτων που εμπλέκουν αυτοκινούμενα οχήματα που ανήκουν στον Οργανισμό ή που κυκλοφορούν για λογαριασμό του.

Άρθρο 2
Προστασία έναντι απαλλοτρίωσης

Εάν μία απαλλοτρίωση είναι αναγκαία για λόγους δημοσίου συμφέροντος, πρέπει να λαμβάνονται όλα τα κατάλληλα μέτρα προκειμένου να αποφευχθεί να αποτελέσει η απαλλοτρίωση εμπόδιο στην άσκηση των δραστηριοτήτων του Οργανισμού και πρέπει εκ των προτέρων να καταβληθεί μία ικανοποιητική αποζημίωση.

Άρθρο 3
Απαλλαγή φόρων

1. Κάθε Κράτος μέλος χορηγεί στον Οργανισμό, στα περιουσιακά του στοιχεία και στα έσοδα του για την άσκηση των επίσημων δραστηριοτήτων του, απαλλαγή από την άμεση φορολογία. Όταν πραγματοποιούνται οπό τον Οργανισμό αγορές ή μισθώνονται υπηρεσίες σημαντικής αξίας, που είναι απολύτως απαραίτητες για την άσκηση των επίσημων δραστηριοτήτων του και όταν η τιμή αυτών των αγορών και υπηρεσιών περιλαμβάνει φόρους ή δασμούς, υιοθετούνται κατάλληλες διατάξεις από τα Κράτη μέλη, όταν αυτό είναι δυνατόν, προκειμένου να επιτευχθεί η απαλλαγή από φόρους ή δασμούς αυτού του χαρακτήρα ή να επιστραφεί το ποσό τους.

2. Δεν χορηγείται καμία απαλλαγή σε ό,τι αφορά τους φόρους στην απλή αμοιβή των παρεχομένων υπηρεσιών.

3. Τα αγαθά που αποκτήθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δεν μπορούν να πωληθούν, ούτε να εκχωρηθούν, ούτε να χρησιμοποιηθούν διαφορετικά παρά μόνον υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από το Κράτος μέλος που χορήγησε τις απαλλαγές.

Άρθρο 4
Απαλλαγή δασμών και φόρων

1. Τα προϊόντα που εισάγονται ή εξάγονται από την Οργανισμό και είναι αυστηρώς αναγκαία για την άσκηση των επίσημων δραστηριοτήτων τους, απαλλάσσονται από όλους τους φόρους και δασμούς που εισπράττονται κατά την εισαγωγή ή εξαγωγή.

2. Καμία απαλλαγή δεν χορηγείται, βάσει του παρόντος άρθρου, σε ό,τι αφορά τις αγορές και εισαγωγές αγαθών ή την παροχή υπηρεσιών που προορίζονται για τις ίδιες ανάγκες των μελών του προσωπικού του Οργανισμού.

3. Οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 3 του παρόντος Πρωτοκόλλου εφαρμόζονται κατ'αναλογία (mutatis mutandis) στα αγαθά που εισάγονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 5
Επίσημες δραστηριότητες

Οι επίσημες δραστηριότητες του Οργανισμού που αναφέρονται στο παρόν Πρωτόκολλο είναι οι δραστηριότητες που ανταποκρίνονται στους σκοπούς που καθορίζονται στο άρθρο 2 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 6
Νομισματικές συναλλαγές

Ο Οργανισμός δύναται να αποδεχθεί και να κατέχει κάθε είδος χρηματικού ποσού, συναλλάγματος ή αξιόγραφων. Δύναται να τα διαθέτει ελεύθερα για όλες τις χρήσεις που προβλέπονται από την Σύμβαση και να έχει λογαριασμούς σε οποιοδήποτε νόμισμα στο μέτρο που αυτό είναι αναγκαίο για να αντιμετωπίσει τις υποχρεώσεις της.

Άρθρο 7
Κοινοποιήσεις

Για τις επίσημες κοινοποιήσεις του και τη μεταβίβαση όλων των εγγράφων του, ο Οργανισμός απολαμβάνει μεταχείρισης εξίσου ευνοϊκής με εκείνη που παρέχει κάθε Κράτος μέλος σε άλλους διεθνείς οργανισμούς παρεμφερούς δικαϊκού καθεστώτος.

Άρθρο 8
Προνόμια και ασυλίες των εκπροσώπων των Κρατών

Οι εκπρόσωποι των Κρατών μελών, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και για τη διάρκεια των υπηρεσιακών ταξειδίων τους, χαίρουν των ακόλουθων προνομίων και ασυλιών στην επικράτεια κάθε Κράτους μέλους:

α) δικαστική ασυλία, ακόμα και μετά την λήξη της αποστολής τους, για τις ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των λόγων τους και των γραπτών τους, στις οποίες προέβησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Ωστόσο, η ασυλία αυτή δεν ισχύει σε περίπτωση ζημιών που προκύπτουν από ένα ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από ένα αυτοκινούμενο όχημα ή από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς το οποίο ανήκει σε έναν εκπρόσωπο ενός Κράτους ή το οποίο οδηγούσε ο ίδιος ή σε περίπτωση παράβασης των κανονισμών κυκλοφορίας σχετικά με αυτό το μέσο μεταφοράς.

β) Ασυλία σύλληψης και προσωρινής κράτησης, εκτός της περίπτωσης αυτοφώρου.

γ) ασυλία κατάσχεσης των προσωπικών τους αποσκευών, εκτός της περίπτωσης αυτοφώρου.

δ) απαραβίαστο όλων των επίσημων πιστοποιητικών και εγγράφων τους,

ε) απαλλαγή για τους ίδιους και τους συνοδούς τους από κάθε μέτρο που περιορίζει την είσοδο και από κάθε διατυπώσεις καταγραφής των αλλοδαπών,

στ) ίδιες διευκολύνσεις, σε ό,τι αφορά τις νομισματικές ή συναλλαγματικές ρυθμίσεις, με εκείνες που παρέχονται στους εκπροσώπους αλλοδαπών Κυβερνήσεων σε προσωρινή επίσημη αποστολή.

Άρθρο 9
Προνόμια και ασυλίες των μελών του προσωπικού του Οργανισμού

Τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού, κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, χαίρουν των ακόλουθων προνομίων και ασυλιών στην επικράτεια κάθε Κράτους μέλους:

α) δικαστική ασυλία για τις ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των λόγων τους και των γραπτών τους, στις οποίες προέβησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους και εντός των ορίων των αρμοδιοτήτων τους. Ωστόσο, η ασυλία αυτή δεν ισχύει σε περίπτωση ζημιών που προκύπτουν από ένα ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από ένα αυτοκινούμενο όχημα ή από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς το οποίο ανήκει σε ένα μέλος του προσωπικού του Οργανισμού ή το οποίο οδηγούσε ο ίδιος ή σε περίπτωση παράβασης των κανονισμών κυκλοφορίας σχετικά με αυτό το μέσο μεταφοράς. Τα μέλη του προσωπικού συνεχίζουν να απολαμβάνουν αυτή την ασυλία ακόμα και αφού παύσουν να είναι στην υπηρεσία του Οργανισμού.

β) απαραβίαστο όλων των επίσημων πιστοποιητικών και εγγράφων τους,

γ) ίδιες εξαιρέσεις από τις διατάξεις που περιορίζουν την μετανάστευση και που ρυθμίζουν την καταγραφή των αλλοδαπών, με εκείνες που γενικώς παρέχονται στα μέλη του προσωπικού των διεθνών οργανισμών. Τα μέλη της οικογενείας τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους απολαμβάνουν τις ίδιες διευκολύνσεις.

δ) απαλλαγή από τον εθνικό φόρο εισοδήματος, με την επιφύλαξη εισαγωγής υπέρ του Οργανισμού, εσωτερικής φορολογίας των αμοιβών, μισθών και άλλων απολαβών που καταβάλλονται από τον Οργανισμό. Ωστόσο, τα Κράτη μέλη έχουν την δυνατότητα να λάβουν υπ' όψιν τους αυτές τις αμοιβές, μισθούς και απολαβές για τον υπολογισμό του ποσού του φόρου που θα εισπραχθεί επί των εισοδημάτων από άλλες πηγές. Τα Κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να εφαρμόσουν αυτή την φορολογική απαλλαγή στις αποζημιώσεις, συντάξεις και εισοδήματα που καταβάλλονται από τον Οργανισμό στα παλαιά μέλη του προσωπικού του ή στους δικαιούχους τους.

ε) σε ό,τι αφορά τις συναλλαγματικές ρυθμίσεις, παρέχονται τα ίδια προνόμια με εκείνα που γενικώς παρέχονται στα μέλη του προσωπικού των διεθνών οργανισμών,

στ) σε περίοδο διεθνούς κρίσης, παρέχονται οι Ιδιες διευκολύνσεις επαναπατρισμού για τους ίδιους και τα μέλη της οικογενείας τους που αποτελούν μέρος του νοικοκυριού τους με εκείνες που γενικώς παρέχονται στα μέλη του προσωπικού των διεθνών οργανισμών.

Άρθρο 10
Προνόμια και ασυλίες των εμπειρογνωμόνων

Οι εμπειρογνώμονες τους οποίους χρησιμοποιεί ο Οργανισμός, όταν εκτελούν τα καθήκοντα τους στον Οργανισμό ή εκπληρώνουν την αποστολή τους για τον Οργανισμό, καθώς και κατά τη διάρκεια των ταξιδείων που πραγματοποιούνται κατά την εκτέλεση αυτών των καθηκόντων ή κατά τη διάρκεια αυτών των αποστολών, απολαμβάνουν τα ακόλουθα προνόμια και ασυλίες, στο μέτρο που αυτά/ές τους είναι απαραίτητα/ες για την άσκηση των καθηκόντων τους:

α) δικαστική ασυλία για τις ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων των λόγων τους και των γραπτών τους, στις οποίες προέβησαν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους. Ωστόσο, η ασυλία αυτή δεν ισχύει σε περίπτωση ζημιών που προκύπτουν από ένα ατύχημα το οποίο προκλήθηκε από ένα αυτοκινούμενο όχημα ή από κάθε άλλο μέσο μεταφοράς το οποίο ανήκει σε έναν εμπειρογνώμονα ή το οποίο οδηγούσε ο ίδιος ή σε περίπτωση παράβασης των κανονισμών κυκλοφορίας σχετικά με αυτό το μέσο μεταφοράς.

Οι εμπειρογνώμονες συνεχίζουν να απολαμβάνουν αυτή την ασυλία ακόμα και μετά την παύση των καθηκόντων τους για τον Οργανισμό,

β) απαραβίαστο όλων των επίσημων πιστοποιητικών και εγγράφων τους,

γ) συναλλαγματικές διευκολύνσεις απαραίτητες για τη μεταβίβαση των αμοιβών τους,

δ) ίδιες διευκολύνσεις, σε ό,τι αφορά τις προσωπικές τους αποσκευές, με εκείνες που παρέχονται στους υπαλλήλους των αλλοδαπών Κυβερνήσεων σε προσωρινή επίσημη αποστολή.

Άρθρο 11
Σκοπός των παρεχόμενων προνομίων και ασυλιών

1. Τα προνόμια και οι ασυλίες που προβλέπονται στις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου θεσπίζονται αποκλειστικά για τη διασφάλιση, σε οποιεσδήποτε συνθήκες, της ελεύθερης λειτουργίας του Οργανισμού και της πλήρους ανεξαρτησίας των προσώπων στα οποία παρέχονται τα προνόμια και οι ασυλίες. Οι αρμόδιες Αρχές αίρουν κάθε ασυλία σε κάθε περίπτωση όπου η διατήρηση της είναι ικανή να επιφέρει την παρεμπόδιση της δικαιοσύνης και όπου αυτή δύναται να αρθεί χωρίς να πληγεί η υλοποίηση του στόχου για τον οποίο αυτή η ασυλία παρασχέθηκε.

2. Οι αρμόδιες Αρχές για τους σκοπούς της παρ. 1 του παρόντος άρθρου είναι:

α) τα Κράτη μέλη, για τους εκπροσώπους τους,

β) η Διοικητική Επιτροπή για τον Γενικό Γραμματέα,

γ) ο Γενικός Γραμματέας νια τα άλλα μέλη του Οργανισμού καθώς και για τους εμπειρογνώμονες τους οποίους χρησιμοποιεί ο Οργανισμός.

Άρθρο 12
Πρόληψη καταχρήσεων

1. Καμία διάταξη του παρόντος Πρωτοκόλλου δεν δύναται να θέσει εν αμφιβόλω το δικαίωμα που έχει κάθε Κράτος μέλος να λάβει όλες τις απαραίτητες προφυλάξεις προς το συμφέρον της δικής του δημόσιας ασφάλειας.

2. Ο Οργανισμός συνεργάζεται, καθ' οιονδήποτε χρόνο, με τις αρμόδιες Αρχές των Κρατών μελών ώστε να διευκολύνει την ορθή απονομή της δικαιοσύνης, να διασφαλίσει την τήρηση των νόμων και των διατάξεων των ενδιαφερομένων Κρατών μελών και να αποτρέψει κάθε κατάχρηση στην οποία θα μπορούσαν να οδηγή-

σουν τα προνόμια και οι ασυλίες που προβλέπονται στις διατάξεις του παρόντος Πρωτοκόλλου.

Άρθρο 13
Μεταχείριση των υπηκόων του Κράτους

Κανένα Κράτος μέλος δεν είναι υποχρεωμένο να παρέχει στους δικούς του υπηκόους ή στα πρόσωπα που έχουν την μόνιμη διαμονή τους σ'αυτό το Κράτος, τα προνόμια και εξαιρέσεις που αναφέρονται:

α) στις διατάξεις του άρθρου 8 του παρόντος, με εξαίρεση την περ. δ),

β) στις διατάξεις του άρθρου 9 του παρόντος, με εξαίρεση τις περ. α), β) και δ),

γ) στις διατάξεις του όρθρου 10 του παρόντος, με εξαίρεση τις περ. α) και β).

Άρθρο 14
Συμπληρωματικές συμφωνίες

Ο Οργανισμός δύναται να συνάπτει, με ένα ή περισσότερα Κράτη μέλη, συμπληρωματικές συμφωνίες για την εφαρμογή του παρόντος Πρωτοκόλλου όσον αφορά το εν λόγω Κράτος μέλος ή τα εν λόγω Κράτη μέλη, καθώς και άλλες συμφωνίες για την διασφάλιση της καλής λειτουργίας του Οργανισμού.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχεπκά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (ENK/CIV- Προσάρτημα Α της Σύμβασης COTIF1999)

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

1. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε συμβόλαιο σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών, επί πληρωμή ή δωρεάν, όταν ο τόπος αναχώρησης και προορισμού βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη μέλη, ανεξάρτητα του τόπου διαμονής ή της έδρας και της εθνικότητας των συμβαλλομένων μερών.

2. Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της διασυνοριακής σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία οδική μεταφορά ή μία μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών στην εσωτερική κυκλοφορία ενός Κράτους μέλους, εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες.

3. Οταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία θαλάσσια μεταφορά ή μία διασυνοριακή μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται εάν η θαλάσσια μεταφορά ή η μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών πραγματοποιείται επί εγγεγραμμένων γραμμών στον Πίνακα Γραμμών που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης.

4. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται επίσης, όσον αφορά την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών, στα πρόσωπα που συνοδεύουν μία αποστολή της οποίας η μεταφορά πραγματοποιείται σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM.

5. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν εφαρμόζονται στις μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ σταθμών οι οποίοι βρίσκονται στην επικράτεια ομόρων Κρατών, όταν η υποδομή αυτών των σταθμών διαχειρίζεται από έναν ή περισσότερους διαχειριστές υποδομής που υπάγονται σε ένα και το αυτό Κράτος από αυτά τα Κράτη.

6. Κάθε Κράτος, μέρος σε μία σύμβαση με χαρακτήρα συγκρίσιμο με αυτό των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με την κατ'ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών, δύναται, όταν απευθύνει μία αίτηση προσχώρησης στη Σύμβαση COTIF 1999, να δηλώσει ότι θα εφαρμόσει αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες μόνον στις μεταφορές που πραγματοποιούνται επί ενός τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στην επικράτεια του. Αυτό το τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής πρέπει να καθοριστεί επακριβώς και να συνδέεται με τη σιδηροδρομική υποδομή ενός Κράτους μέλους. Οταν ένα Κράτος προέβη στην παραπάνω δήλωση, οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται υπό τον όρο:

Α) ότι ο τόπος αναχώρησης ή προορισμού καθώς και το δρομολόγιο που προβλέπονται στο συμβόλαιο μεταφοράς βρίσκονται επί της καθορισθείσας υποδομής, ή

Β) ότι η καθορισθείσα υποδομή συνδέει την υποδομή δύο Κρατών μελών και ότι αυτή έχει προβλεφθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς ως δρομολόγιο για μία διαμετακομιστική μεταφορά.

7. Το Κράτος που έκανε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Αυτή η ανάκληση τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά την ημέρα κατά την οποία ο Θεματοφύλακας ενημερώνει σχετικά τα Κράτη μέλη. Η δήλωση καθίσταται άνευ ισχύος, όταν η σύμβαση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρ. 6 του παρόντος άρθρου παύει να ισχύει για αυτό το Κράτος.

Άρθρο 2
Δήλωση σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών

1. Κάθε Κράτος δύναται, ανά πάσα στιγμή, να δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσει το σύνολο των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών στους επιβάτες θύματα ατυχημάτων που έλαβαν χώρα στην επικράτεια του, όταν αυτοί είναι υπήκοοί του ή πρόσωπα που έχουν τη συνήθη διαμονή τους σ' αυτό το Κράτος.

2. Το Κράτος, που έκανε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, δύναται να την ανακαλέσει, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Αυτή η ανάκληση αρχίζει να ισχύει ένα μήνα μετά από την ημερομηνία που ο Θεματοφύλακας θα τη γνωστοποιήσει στα Κράτη μέλη.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος:

α) «μεταφορέας» σημαίνει τον συμβατικό μεταφορέα με τον οποίο ο επιβάτης συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς δυνάμει αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή έναν διαδοχικό μεταφορέα ο οποίος ειναι υπεύθυνος βάσει του συμβολαίου αυτού,

β) «υποκαθιστών μεταφορέας» σημαίνει έναν μεταφορέα ο οποίος δεν συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς με τον επιβάτη, αλλά στον οποίον ο μεταφορέας που αναφέρεται στην περ. α) του παρόντος άρθρου ανέθεσε καθ'ολοκληρία ή εν μέρει την εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς,

γ) «Γενικοί Όροι Μεταφοράς (CGT/CIV)» σημαίνει τους όρους του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή τιμολογίων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε Κράτος μέλος και οι οποίοι έγιναν αναπόσπαστο τμήμα του συμβολαίου μεταφοράς με τη σύναψη του,

δ) «όχημα» σημαίνει ένα αυτοκινούμενο όχημα ή ένα ρυμουλκούμενο όχημα που μεταφέρονται με την ευκαιρία μεταφοράς επιβατών.

Άρθρο 4
Παρεκκλίσεις

1. Τα Κράτη μέλη δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες, οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται αποκλειστικά μεταξύ δυο σταθμών που βρίσκονται εκατέρωθεν των συνόρων, όταν δεν υπάρχει άλλος σταθμός ανάμεσα τους.

2. Για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται ανάμεσα σε δύο Κράτη μέλη, διαμετακομιστικά μέσω ενός Κράτους μη μέλους, τα Κράτη που τα αφορά δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες οι οποίες παρεκκλίνουν από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Υπό την επιφύλαξη άλλων διατάξεων διεθνούς δημοσίου δικαίου, δύο ή περισσότερα Κράτη μέλη δύνανται να καθορίσουν μεταξύ τους όρους υπό τους οποίους οι μεταφορείς υπόκεινται στην υποχρέωση μεταφοράς επιβατών, αποσκευών, ζώων και οχημάτων στην κυκλοφορία μεταξύ αυτών των Κρατών.

4. Οι συμφωνίες που αναφέρονται στις διατάξεις των παρ. 1 έως 3 του παρόντος άρθρου καθώς και η θέση τους σε ισχύ κοινοποιούνται στον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές. Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού ενημερώνει επ' αυτών τα Κράτη μέλη και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Άρθρο 5
Αναγκαστικό Δίκαιο

Εκτός αντίθετης ρήτρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος ο οποίος άμεσα ή έμμεσα θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι άκυρος και ανίσχυρος. Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά, ένας μεταφορέας δύναται να αναλάβει μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

ΤΙΤΛΟΣ I
ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 6
Συμβόλαιο μεταφοράς

1. Με το συμβόλαιο μεταφοράς, ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει τον επιβάτη καθώς και, αν συντρέχει περίπτωση, αποσκευές και οχήματα στον τόπο προορισμού και να παραδώσει τις αποσκευές και τα οχήματα στον τόπο προορισμού.

2. Το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να διαπιστώνεται με έναν ή περισσότερους τίτλους μεταφοράς που παραδίδονται στον επιβάτη. Ωστόσο, με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 9 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του τίτλου μεταφοράς δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα του συμβολαίου το οποίο παραμένει υπαγόμενο στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Ο τίτλος μεταφοράς αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και του περιεχομένου του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 7
Τίτλος μεταφοράς

1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο των τίτλων μεταφοράς καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους αυτοί πρέπει να τυπώνονται και να συμπληρώνονται.

2. Στον τίτλο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται:

α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς,

β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά την οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό δύναται να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV.

γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη της σύναψης και του περιεχομένου του συμβολαίου μεταφοράς και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από αυτό το συμβόλαιο.

3. Ο επιβάτης πρέπει, κατά την παραλαβή του τίτλου μεταφοράς, να βεβαιωθεί ότι ο τίτλος μεταφοράς συντάχθηκε σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

4. Ο τίτλος μεταφοράς είναι μεταβιβάσιμος εάν δεν είναι ονομαστικός και εάν το ταξίδι δεν έχει αρχίσει.

5. Ο τίτλος μεταφοράς δύναται να συνταχθεί με τη μορφή ηλεκτρονικής εγγραφής των δεδομένων, τα οποία δύνανται να μετατραπούν σε ευανάγνωστους γραφικούς χαρακτήρες. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εγγραφή και την επεξεργασία των δεδομένων πρέπει να είναι ισότιμοι από λειτουργική άποψη, κυρίως σε ό,τι αφορά την αποδεικτική ισχύ του τίτλου μεταφοράς που ανπιπροσωπεύεται από αυτά τα δεδομένα.

Άρθρο 8
Πληρωμή και επιστροφή του κομίστρου μεταφοράς

1. Το κόμιστρο προκαταβάλλεται, εκτός εάν συμφωνείται αντιθέτως μεταξύ επιβάτη και μεταφορέα.

2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν με ποιους όρους λαμβάνει χώρα η επιστροφή του κομίστρου.

Άρθρο 9
Δικαίωμα μεταφοράς. Αποκλεισμός από τη μεταφορά

1. Από την έναρξη του ταξιδιού, ο επιβάτης πρέπει να είναι εφοδιασμένος με έναν έγκυρο τίτλο μεταφοράς και οφείλει να τον επιδεικνύει κατά τον έλεγχο των τίτλων μεταφοράς. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύνανται να προβλέπουν:

α) ότι ένας επιβάτης ο οποίος δεν επιδεικνύει έναν έγκυρο τίτλο μεταφοράς οφείλει να καταβάλει εκτός από το κόμιστρο, ένα πρόστιμο,

β) ότι ένας επιβάτης, ο οποίος αρνείται την άμεση πληρωμή του κομίστρου ή του προστίμου, δύναται να αποκλειστεί από τη μεταφορά,

γ) εάν και με ποιους όρους λαμβάνει χώρα μία επιστροφή προστίμου,

2. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς δύνανταινα προβλέπουν ότι αποκλείονται ή δύνανται να αποκλεισθούν της μεταφοράς καθ' οδόν, οι επιβάτες οι οποίοι;

α) παρουσιάζουν έναν κίνδυνο για την ασφάλεια και την καλή λειτουργία της εκμετάλλευσης ή για την ασφάλεια των άλλων επιβατών,

β) ενοχλούν με ανυπόφορο τρόπο τους άλλους επιβάτες, και ότι αυτά τα πρόσωπα δεν έχουν δικαίωμα στην επιστροφή ούτε του κομίστρου ούτε του τιμήματος που κατέβαλαν για την μεταφορά των αποσκευών τους.

Άρθρο 10
Εκπλήρωση των διοικητικών διατυπώσεων

Ο επιβάτης οφείλει να συμμορφώνεται με τις διατυπώσεις που απατούνται από τα τελωνεία ή από άλλες διοικητικές Αρχές.

Άρθρο 11
Κατάργηση και καθυστέρηση μίας αμαξοστοιχίας. Απώλεια ανταπόκρισης

Ο μεταφορέας οφείλει, εάν συμβεί κάτι τέτοιο, να βεβαιώσει επί του τίτλου μεταφοράς ότι η αμαξοστοιχία καταργήθηκε ή ότι χάθηκε η ανταπόκριση.

ΤΙΤΛΟΣ III
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΕΙΡΑΠΟΣΚΕΥΩΝ, ΖΩΩΝ, ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I
Κοινές διατάξεις

Άρθρο 12
Αντικείμενα και ζώα που γίνονται δεκτά

1. Ο επιβάτης δύναται να πάρει μαζί του αντικείμενα που είναι εύκολο να μεταφερθούν (χειραποσκευές) καθώς και ζώντα ζώα, σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς. Εξ' άλλου, ο επιβάτης δύναται να πάρει μαζί του ογκώδη αντικείμενα σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που περιέχονται στους Γενικούς Ορους Μεταφοράς. Αποκλείονται της μεταφοράς, τα αντικείμενα ή ζώα ικανά να ενοχλούν ή να παρενοχλούν τους επιβάτες η να προκαλούν ζημία.

2. Ο επιβάτης δύναται να αποστείλει, ως αποσκευές, αντικείμενα και ζώα σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς,

3. Ο μεταφορέας δύναται να αποδεχτεί την μεταφορά οχημάτων επ' ευκαιρία της μεταφοράς επιβατών σύμφωνα με τις ειδικές διατάξεις που περιέχονται στους Γενικούς Ορους Μεταφοράς.

4. Η μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται σιδηροδρομικώς, σύμφωνα με τις διατάξεις αυτού του Τίτλου (ΤΙΤΛΟΣ III), ως χειραποσκευές, αποσκευές, καθώς και εντός ή πάνω σε οχήματα, πρέπει να είναι σύμφωνη με τον Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID).

Άρθρο 13
Επαλήθευση

1. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα, σε περίπτωση σοβαρής ένδειξης μη τήρησης των όρων μεταφοράς, να επαληθεύσει, όταν οι νόμοι και οι διατάξεις του Κράτους όπου η επαλήθευση πρέπει να λάβει χώρα δεν το απαγορεύουν, εάν τα αντικείμενα (χειραποσκευές, αποσκευές, οχήματα συμπεριλαμβανομένου και του φορτίου τους) και τα ζώα που μεταφέρονται πληρούν τους όρους μεταφοράς. Ο επιβάτης πρέπει να κληθεί να παρευρεθεί κατά την επαλήθευση. Εάν δεν παρευρεθεί ή εάν δεν είναι δυνατόν να βρεθεί, ο μεταφορέας πρέπει να καλέσει δύο ανεξάρτητους μάρτυρες.

2. Όταν διαπιστωθεί ότι οι όροι μεταφοράς δεν τηρήθηκαν, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει από τον επιβάτη την πληρωμή των δαπανών που προκλήθηκαν από την επαλήθευση.

Άρθρο 14
Εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων

Ο επιβάτης οφείλει, επ'ευκαιρία της μεταφοράς του, να συμμορφώνεται με τις διατυπώσεις που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές κατά τη μεταφορά αντικειμένων (χειροποσκευών, αποσκευών, οχημάτων συμπεριλαμβανομένου και του φορτίου τους) και ζώων. Οφείλει να παρευρεθεί στον έλεγχο αυτών των αντικειμένων, εκτός εάν προβλέπεται εξαίρεση από τους νόμους και τις διατάξεις κάθε Κράτους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II
Χειραποσκευές και ζώα

Άρθρο 15
Επίβλεψη

Ο επιβάτης οφείλει να επιβλέπει τις χειραποσκευές και τα ζώα που παίρνει μαζί του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III
Αποσκευές

Άρθρο 16
Αποστολή αποσκευών

1. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με την προώθηση αποσκευών πρέπει να διαπιστώνονται μέσω ενός δελτίου αποσκευών που παραδίδεται στον επιβάτη.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 22 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια του δελτίου αποσκευών δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα των συμβάσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών. Αυτές οι συμβάσεις παραμένουν υπαγόμενες στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Το δελτίο αποσκευών αποτελεί τεκμήριο, μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, της εγγραφής των αποσκευών και των όρων μεταφοράς τους.

4. Μέχρις αποδείξεως του αντιθέτου, θεωρείται ότι κατά την ανάληψη τους από τον μεταφορέα, οι αποσκευές ήταν εμφανώς σε καλή κατάσταση και ότι ο αριθμός και το βάρος των τεμαχίων των αποσκευών αντιστοιχούσαν στις ενδείξεις που αναφέρονται στο δελτίο αποσκευών.

Άρθρο 17
Δελτίο αποσκευών

1. Οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και το περιεχόμενο του δελτίου αποσκευών καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους πρέπει να τυπώνεται και να συμπληρώνεται.

Οι διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εφαρμόζονται κατ' αναλογία (mutatis mutandis).

2. Στο δελτίο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να αναγράφονται:

α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς,

β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό δύναται να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV,

γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη των συμβατικών υποχρεώσεων σχετικά με την προώθηση των αποσκευών και που επιτρέπει στον επιβάτη να διεκδικήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.

3. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιωθεί κατά την παραλαβή του δελτίου αποσκευών, ότι αυτό συντάχθηκε σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

Άρθρο 18
Εγγραφή και μεταφορά

1. Εκτός εξαίρεσης προβλεπόμενης στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, η εγγραφή των αποσκευών λαμβάνει χώρα μόνο με την επίδειξη ενός τίτλου μεταφοράς που να ισχύει τουλάχιστον μέχρι τον τόπο προορισμού των αποσκευών. Άλλως, η εγγραφή πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο αποστολής.

2. Όταν οι Γενικοί Όροι Μεταφοράς προβλέπουν ότι οι αποσκευές δύνανται να γίνουν δεκτές προς μεταφορά χωρίς επίδειξη ενός τίτλου μεταφοράς, οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, που καθορίζουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του επιβάτη σχετικά με τις αποσκευές του, εφαρμόζονται κατ' αναλογία (mutatis mutandis) στον αποστολέα των αποσκευών.

3. Ο μεταφορέας δύναται να προωθήσει τις αποσκευές με μία άλλη αμαξοστοιχία ή ένα άλλο μέσο μεταφοράς και με ένα άλλο δρομολόγιο από αυτά τα οποία χρησιμοποίησε ο επιβάτης.

Άρθρο 19
Καταβολή του τιμήματος για τη μεταφορά αποσκευών

Εκτός αντίθετης σύμβασης μεταξύ του επιβάτη και του μεταφορέα, το τίμημα για την μεταφορά των αποσκευών καταβάλλεται κατά την εγγραφή τους.

Άρθρο 20
Σήμανση των αποσκευών

Ο επιβάτης πρέπει να σημειώνει σε κάθε τεμάχιο της αποσκευής και σε καλά εμφανές μέρος και με τρόπο επαρκώς σταθερό και καθαρό:

α) το όνομα και τη διεύθυνση του,

β) τον τόπο προορισμού.

Άρθρο 21
Δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών

1. Εάν το επιτρέπουν οι περιστάσεις και δεν αντιτίθενται σ'αυτό οι διατάξεις των τελωνειακών ή άλλων διοικηπκών Αρχών, ο επιβάτης δύναται να ζητήσει την επιστροφή των αποσκευών στον τόπο αποστολής, με πιν επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, όταν αυτό προβλέπεται από τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, με την επίδειξη του τπλου μεταφοράς.

2. Οι Γενικοί Οροι Μεταφοράς δύνανται να προβλέπουν άλλες διατάξεις σχετικά με το δικαίωμα διάθεσης των αποσκευών, κυρίως τροποποιήσεις του τόπου προορισμού και τις ενδεχόμενες οικονομικές συνέπειες που επιβαρύνουν τον επιβάτη.

Άρθρο 22
Παράδοση

1. Η παράδοση των αποσκευών λαμβάνει χώρα με την επίδειξη του δελτίου αποσκευών και, αν συντρέχει περίπτωση, με την πληρωμή των τελών που βαρύνουν την αποστολή. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα, χωρίς να είναι υποχρεωμένος γιαυτό, να επαληθεύσει εάν ο κάτοχος του δελτίου έχει ιδιότητα να τις παραλάβει.

2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον κάτοχο του δελτίου αποσκευών:

α) η παράδοση των αποσκευών στους χώρους αποστολής ή σης αποθήκες των τελωνειακών ή φορολογικών Αρχών όταν αυτές δεν βρίσκονται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα,

β) η ανάθεση σε έναν τρίτο των ζώντων ζώων,

όταν αυτές πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.

3. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών δύναται να ζητήσει την παράδοση των αποσκευών στον τόπο προορισμού μόλις θα έχει περάσει ο συμφωνημένος χρόνος, καθώς και, αν συντρέχει περίπτωση, ο απαραίτητος χρόνος για τις πραγματοποιούμενες λειτουργίες από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές.

4. Ελλείψει παράδοσης του δελτίου αποσκευών, ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να παραδώσει τις αποσκευές παρά σε αυτόν ο οποίος αιτιολογεί το δικαίωμα του αυτό. Εάν αυτή η αιτιολόγηση φαίνεται ανεπαρκής, ο μεταφορέας μπορεί να απαιτήσει μία εγγύηση.

5. Οι αποσκευές παραδίδονται στον τόπο προορισμού για τον οποίον ενεγράφησαν.

6. Ο κάτοχος του δελτίου αποσκευών στον οποίο δεν παραδόθηκαν οι αποσκευές δύναται να απατήσει τη διαπίστωση, επί του δελτίου αποσκευών, της ημέρας και της ώρας κατά τις οποίες ζήτησε την παράδοση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου.

7. Ο δικαιούχος δύναται να αρνηθεί την παραλαβή των αποσκευών, εάν ο μεταφορέας δεν δίνει συνέχεια στο αίτημα του να προβεί στην επαλήθευση των αποσκευών με σκοπό να διαπιστωθεί η ζημία που επικαλείται.

8. Άλλως, η παράδοση των αποσκευών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
Οχήματα

Άρθρο 23
Όροι μεταφοράς

Οι ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά οχημάτων, που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, καθορίζουν κυρίως τους όρους αποδοχής προς μεταφορά, εγγραφής, φόρτωσης και μεταφοράς, εκφόρτωσης και παράδοσης, καθώς και τις υποχρεώσεις του επιβάτη.

Άρθρο 24
Δελτίο μεταφοράς

1. Οι συμβατικές υποχρεώσεις σχετικά με τη μεταφορά οχημάτων πρέπει να διαπιστώνονται μέσω ενός δελτίου μεταφοράς που παραδίδεται στον επιβάτη. Το δελτίο

μεταφοράς δύναται να είναι ενσωματωμένο στον τίτλο μεταφοράς του επιβάτη.

2. Οι ειδικές διατάξεις για τη μεταφορά οχημάτων που περιέχονται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς καθορίζουν τη μορφή και τό περιεχόμενο του δελτίου μεταφοράς καθώς και τη γλώσσα και τους χαρακτήρες στους οποίους πρέπει να τυπώνεται και να συμπληρώνεται. Οι διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται κατ' αναλογία (mutatis mutandis).

3. Στο δελτίο μεταφοράς πρέπει τουλάχιστον να εγγράφονται:

α) ο μεταφορέας ή οι μεταφορείς,

β) η ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Αυτό δύναται να πραγματοποιείται με την ένδειξη του ακρωνυμίου CIV.

γ) οποιαδήποτε άλλη ένδειξη απαραίτητη για την απόδειξη των συμβατικών υποχρεώσεων σχετικά με τις μεταφορές οχημάτων και που επιτρέπει στον επιβάτη να ασκήσει τα δικαιώματα που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.

4. Ο επιβάτης πρέπει να βεβαιωθεί, κατά την παραλαβή του δελτίου μεταφοράς, ότι αυτό εξεδόθη σύμφωνα με τις υποδείξεις του.

Άρθρο 25
Εφαρμοστέο δίκαιο

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Κεφαλαίου, οι διατάξεις του Κεφαλαίου III σχετικά με τη μεταφορά αποσκευών εφαρμόζονται και στα οχήματα.

ΤΙΤΛΟΣ IV
ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΕΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I
Ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών

Άρθρο 26
Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει εκ του θανάτου, των τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη, η οποία προκλήθηκε από ατύχημα σχετικό με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση το οποίο επήλθε κατά τη διάρκεια που ο επιβάτης παραμένει εντός των σιδηροδρομικών οχημάτων, εισέρχεται ή εξέρχεται από αυτά, οποιαδήποτε και αν είναι η χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη:

α) εάν το ατύχημα προκλήθηκε από εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,

β) στο μέτρο που το ατύχημα οφείλεται σε σφάλμα του επιβάτη,

γ) εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Μία άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται ως τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.

3. Εάν το ατύχημα οφείλεται στη συμπεριφορά τρίτου και εάν, παρά ταύτα, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης του σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, αυτός αναλαμβάνει την ευθύνη συνολικά και εντός των ορίων που τίθενται από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και με επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής του κατά του τρίτου.

4. Για τις περιπτώσεις που δεν προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν επηρεάζουν την ευθύνη που δύναται να βαρύνει τον μεταφορέα.

5. Όταν μία μεταφορά που αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς πραγματοποιείται από διαδοχικούς μεταφορείς, σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών, υπεύθυνος είναι ο μεταφορέας στον οποίο, σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς, ανήκε η παροχή υπηρεσίας μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας προκλήθηκε το ατύχημα. Όταν αυτή η υπηρεσία μεταφοράς δεν πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα αλλά από έναν υποκαθιστώντα μεταφορέα, οι δύο μεταφορείς είναι αλληλέγγυα υπεύθυνοι, σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Άρθρο 27
Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου

1. Σε περίπτωση θανάτου του επιβάτη, η αποζημίωση περιλαμβάνει:

α) τις αναγκαίες δαπάνες που συνεπάγεται ο θάνατος, κυρίως αυτές της μεταφοράς της σορού και της κηδείας,

β) την αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εάν ο θάνατος δεν επήλθε αμέσως.

2. Εάν, από το θάνατο του επιβάτη, τα πρόσωπα προς τα οποία είχε ή θα είχε στο μέλλον υποχρέωση διατροφής, βάσει νόμου, στερούνται της στήριξης του, αυτό πρέπει επίσης να αποζημιωθούν για την απώλεια αυτή. Η αγωγή περί αποζημίωσης προσώπων τα οποία συντηρούσε ο επιβάτης χωρίς να είναι υποχρεωμένος από το νόμο εξακολουθεί να υπάγεται στη δικαιοδοσία του εθνικού δικαίου.

Άρθρο 28
Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμών

Σε περίπτωση τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας του επιβάτη, η αποζημίωση περιλαμβάνει:

α) τις αναγκαίες δαπάνες, κυρίως αυτές της θεραπείας και μεταφοράς.

β) την αποκατάσταση της βλάβης που προκλήθηκε είτε από την ολική ή μερική ανικανότητα προς εργασία, είτε από την αύξηση των αναγκών.

Άρθρο 29
Αποκατάσταση άλλων σωματικών βλαβών

Το εθνικό δίκαιο ορίζει εάν και σε ποιο βαθμό, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για σωματικές βλάβες άλλη από αυτήν που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 27 και 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 30
Μορφή και ύψος αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών

1. Η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 27 και της περίπτωσης β) του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πρέπει να χορηγείται υπό μορφή κεφαλαίου. Ωστόσο, εάν το εθνικό δίκαιο επιτρέπει τη χορήγηση μίας ετήσιας προσόδου, η αποζημίωση χορηγείται υπό αυτή τη μορφή όταν το ζητήσει ο ζημιωθείς επιβάτης ή οι δικαιούχοι που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 27 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται δυνάμει των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, για την εφαρμογή των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθορίζεται ένα ανώτατο όριο 175.000 λογιστικών μονάδων σε κεφάλαιο ή σε ετήσια πρόσοδο που αντιστοιχεί σ'αυτό το κεφάλαιο, για κάθε επιβάτη, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο προβλέπει ένα ανώτατο όριο μικρότερου ύψους.

Άρθρο 31
Άλλα μέσα μεταφοράς

1. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών δεν εφαρμόζονται στις ζημίες που επήλθαν κατά τη διάρκεια μεταφοράς η οποία, σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς, δεν ήταν σιδηροδρομική μεταφορά.

2. Ωστόσο, όταν τα σιδηροδρομικά οχήματα μεταφέρονται με πλοίο, οι διατάξεις σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών εφαρμόζονται στις ζημίες, που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 26 και της παρ. 1 του άρθρου 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που έχουν προκληθεί από ένα ατύχημα σε σχέση με τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση το οποίο επήλθε κατά τη διάρκεια που ο επιβάτης παραμένει εντός των σιδηροδρομικών οχημάτων, εισέρχεται ή εξέρχεται από αυτά.

3. Όταν, συνεπεία εξαιρετικών περιστάσεων, η σιδηροδρομική εκμετάλλευση έχει προσωρινά διακοπεί και οι επιβάτες μεταφέρονται με άλλο μέσο μεταφοράς, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II
Ευθύνη σε περίπτωση μη τήρησης του πίνακα δρομολογίων

Άρθρο 32
Ευθύνη σε περίπτωση κατάργησης, καθυστέρησης ή απώλειας ανταπόκρισης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προκύπτει από το γεγονός ότι, λόγω της κατάργησης, της καθυστέρησης ή της απώλειας μίας ανταπόκρισης, το ταξίδι δεν δύναται να συνεχιστεί την ίδια μέρα ή η συνέχιση του δεν είναι λογικά απαιτητή την ίδια μέρα λόγω δεδομένων περιστάσεων. Η αποζημίωση περιλαμβάνει τις εύλογες δαπάνες καταλύματος καθώς και ης εύλογες δαπάνες που προκύπτουν από την ειδοποίηση των προσώπων που αναμένουν τον επιβάτη.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης αυτής, όταν η κατάργηση, η καθυστέρηση ή η απώλεια μίας ανταπόκρισης οφείλονται σε μία από τις παρακάτω αιτίες:

α) περιστάσεις εξωτερικές προς τη σιδηροδρομική εκμετάλλευση που ο μεταφορέας, δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαραίτητη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,

β) σφάλμα του επιβάτη ή

γ) συμπεριφορά τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες της οποίας δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρά την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης. Μία άλλη επιχείρηση που χρησιμοποιεί την ίδια σιδηροδρομική υποδομή δεν θεωρείται ως τρίτος. Το δικαίωμα αναγωγής δεν θίγεται.

3. Το εθνικό δίκαιο καθορίζει εάν και σε ποιο βαθμό ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για βλάβες άλλες από αυτές που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Ή παρούσα διάταξη εφαρμόζεται με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 44 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III
Ευθύνη για τις χειραποσκευές, τα ζώα, τις αποσκευές και τα οχήματα

Τμήμα 1
Χειραποσκευές και ζώα

Άρθρο 33
Ευθύνη

1. Σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών ο μεταφορέας είναι, επί πλέον, υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων που ο επιβάτης είχε, είτε επάνω του, είτε μαζί του ως χειραποσκευές. Το ίδιο ισχύει επίσης για τα ζώα που είχε πάρει ο επιβάτης μαζί του.

Οι διατάξεις του άρθρου 26 εφαρμόζονται κατ' αναλογία (mutatis mutandis).

2. Άλλως, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια ή τη βλάβη αντικειμένων, χειραποσκευών ή ζώων, η εποπτεία των οποίων ανήκει στον επιβάτη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 15 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, μόνον εάν η βλάβη αυτή προκλήθηκε από σφάλμα του μεταφορέα. Οι διατάξεις των άλλων άρθρων του Τίτλου IV. με εξαίρεση αυτών του άρθρου 51, και οι διατάξεις του Τίτλου VI δεν εφαρμόζονται στην περίπτωση αυτή.

Άρθρο 34
Όρια της αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης αντικειμένων

Όταν ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος δυνάμει των διατάξεων της παρ. 1 του άρθρου 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, αυτός πρέπει να αποκαταστήσει τη ζημία μέχρι ποσού 1400 λογιστικών μονάδων για κάθε επιβάτη.

Άρθρο 35
Απαλλαγή της ευθύνης

Ο μεταφορέας δεν είναι υπεύθυνος έναντι του επιβάτη για τη ζημία που προέκυψε από το γεγονός ότι

ο επιβάτης δεν συμμορφώνεται με τις διατάξεις των τελωνειακών ή άλλων διοικητικών Αρχών.

Τμήμα 2
Αποσκευές

Άρθρο 36
Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια και τη βλάβη των αποσκευών που επήλθαν από τη στιγμή της ανάληψης από τον μεταφορέα μέχρι την παράδοση καθώς και για την καθυστέρηση παράδοσης.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία σφάλμα του επιβάτη, εντολή του που δεν απέρρεε από σφάλμα του μεταφορέα, ελάττωμα των ίδιων των αποσκευών ή περιστάσεις που δεν μπορούσε ο μεταφορέας να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.

3. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από ειδικούς κινδύνους συναφείς με ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω γεγονότα;

α) απουσία ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας,

β) ειδική φύση των αποσκευών,

γ) αποστολή ως αποσκευών αντικειμένων που εξαιρούνται από τη μεταφορά.

Άρθρο 37
Βάρος της απόδειξης

1. Η απόδειξη ότι η απώλεια, η βλάβη ή η καθυστέρηση παράδοσης είχε ως αιτία ένα από τα γεγονότα που προβλέπονται σης διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 36 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, βαρύνει τον μεταφορέα.

2. Όταν ο μεταφορέας στοιχειοθετεί ότι η απώλεια ή η βλάβη προέκυψε, δεδομένων των εκ των πραγμάτων περιστάσεων, από έναν ή περισσότερους ειδικούς κινδύνους που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 36 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, τεκμαίρεται ότι προέκυψε από αυτούς. Ο δικαιούχος ωστόσο διατηρεί το δικαίωμα να αποδείξει ότι η ζημία δεν οφειλόταν, ολικώς ή μερικώς, σε έναν από αυτούς τους κινδύνους.

Άρθρο 38
Διαδοχικοί μεταφορείς

Όταν μία μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς πραγματοποιείται από πολλούς διαδοχικούς μεταφορείς, κάθε μεταφορέας, αναλαμβάνοντας τις αποσκευές με το δελτίο αποσκευών ή το όχημα με το δελτίο μεταφοράς, συμμετέχει, ως προς την προώθηση των αποσκευών ή τη μεταφορά των οχημάτων, στο συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τους όρους του δελτίου αποσκευών ή του δελτίου μεταφοράς και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν εξ αυτών. Σ' αυτή την περίπτωση, κάθε μεταφορέας ευθύνεται για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της συνολικής διαδρομής μέχρι την παράδοση.

Άρθρο 39
Υποκαθιστών μεταφορέας

1. Όταν ο μεταφορέας ανέθεσε, καθ'ολοκληρίαν ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σε έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα, είτε στο πλαίσιο της άσκησης μιας αρμοδιότητας που του έχει αναγνωριστεί στο συμβόλαιο μεταφοράς είτε όχι, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της μεταφοράς.

2. Όλες οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται επίσης στην ευθύνη του υποκαθιστόντος μεταφορέα για τη μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με δική του μέριμνα. Οι διατάξεις των άρθρων 48 και 52 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται όταν εγείρεται μία αγωγή κατά των εκπροσώπων και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο υποκαθιστών μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

3. Κάθε ειδική σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν τον βαρύνουν δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή παραιτείται από δικαιώματα που του εκχωρούνται από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι ανίσχυρη έναντι του υποκσθιστόντος μεταφορέα ο οποίος δεν την έχει ρητώς και εγγράφως αποδεχτεί. Είτε ο υποκαθιστών μεταφορέας έχει αποδεχτεί, είτε όχι, αυτή τη σύμβαση, ο μεταφορέας παραμένει εν τούτοις συνδεδεμένος με τις υποχρεώσεις ή τις παραιτήσεις που απορρέουν από την εν λόγω ειδική σύμβαση.

4. Όταν και καθ' όσον ο μεταφορέας και ο υποκαθιστών μεταφορέας είναι υπεύθυνοι, η ευθύνη τους είναι αλληλέγγυος.

5. Το συνολικό ύψος της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα, τον υποκαθιστόντα μεταφορέα, καθώς και από τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς, δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα αναγωγής που δύνανται να ανακύψουν μεταξύ του μεταφορέα και του υποκαθιστόντος μεταφορέα.

Άρθρο 40
Τεκμήριο απώλειας

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει ένα τεμάχιο αποσκευών ως σπολεσθέν όταν δεν παραδόθηκε ή δεν τέθηκε στη διάθεση του εντός των δεκατεσσάρων ημερών που ακολουθούν, μετά το αίτημα παράδοσης που κατατέθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 22 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Εάν ένα τεμάχιο αποσκευών που χαρακτηρίστηκε απολεσθέν βρεθεί εντός του έτους που ακολουθεί το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας πρέπει να πληροφορήσει τον δικαιούχο, όταν είναι γνωστή η διεύθυνση του ή δύναται αυτή να βρεθεί.

3. Εντός των τριάντα ημερών που ακολουθούν μετά τη λήψη της ειδοποίησης που αναφέρεται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου, ο δικαιούχος μπορεί να απαιτήσει να του παραδοθεί το τεμάχιο αποσκευών. Στην περίπτωση αυτή, πρέπει να πληρώσει τα τέλη σχετικά με την μεταφορά του τεμαχίου αποσκευής από τον τόπο αποστολής μέχρι τον τόπο παράδοσης και να επιστρέψει την αποζημίωση που έλαβε, αφού αφαιρέσει, αν συντρέχει περίπτωση, τα τέλη που θα είχαν συμπε-

ριληφθεί στην αποζημίωση αυτή. Ωστόσο, διατηρεί τα δικαιώματα αποζημίωσης του για καθυστέρηση παράδοσης που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 43 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

4. Εάν το τεμάχιο αποσκευών που βρέθηκε δεν ζητηθεί εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου ή εάν το τεμάχιο αποσκευών βρεθεί μετά από ένα χρόνο από το αίτημα παράδοσης, ο μεταφορέας διευθετεί το θέμα σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το τεμάχιο αποσκευών.

Άρθρο 41
Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, αποκλειόμενης οποιασδήποτε άλλης αποζημίωσης:

α) εάν το ποσό της ζημίας αποδεικνύεται, μία αποζημίωση ίση με αυτό το ποσό χωρίς αυτό να ξεπερνά ωστόσο 80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μικτού βάρους ή 1200 λογιστικές μονάδες ανά τεμάχιο αποσκευών,

β) εάν το ποσό της ζημίας δεν αποδεικνύεται, μία εφάπαξ αποζημίωση 20 λογιστικών μονάδων ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μικτού βάρους ή 300 λογιστικών μονάδων ανά τεμάχιο αποσκευών,

Ο τρόπος αποζημίωσης ανά ελλεπτον χιλιόγραμμο ή ανά τεμάχιο αποσκευών καθορίζεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

2. Ο μεταφορέας οφείλει επί πλέον να επιστρέψει το κόμιστρο για τη μεταφορά των αποσκευών και τα άλλα ποσά που καταβλήθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά του απολεσθέντος τεμαχίου αποσκευών καθώς και τους τελωνειακούς δασμούς και τους φόρους που ήδη καταβλήθηκαν.

Άρθρο 42
Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης

1. Σε περίπτωση βλάβης αποσκευών, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αποκλειόμενης οποιασδήποτε άλλης αποζημίωσης, μία αποζημίωση ίση με την απώλεια της αξίας των αποσκευών.

2. α) Στην περίπτωση κατά την οποία η βλάβη επέφερε απώλεια της αξίας του συνόλου των αποσκευών, η αποζημίωση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δεν υπερβαίνει το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση ολικής απώλειας αυτών.

β) Στην περίπτωση κατά την οποία η βλάβη επέφερε απώλεια της αξίας τμήματος των αποσκευών, η αποζημίωση της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου δεν υπερβαίνει το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση απώλειας του τμήματος των αποσκευών επί του οποίου επήλθε απώλεια της αξίας.

Άρθρο 43
Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης αποσκευών, ο μεταφορέας πρέπει να καταβάλει, ανά αδιαίρετη περίοδο είκοσι-τεσσάρων ωρών υπολογιζόμενης από το αίτημα παράδοσης, αλλά με ανώτατο όριο δεκατεσσάρων ημερών:

α) μία αποζημίωση ίση με το ύψος της ζημίας μέχρι το πολύ 0,80 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους των αποσκευών ή 14 λογιστικές μονάδες ανά τεμάχιο αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι μία ζημία, συμπεριλαμβανομένης της βλάβης, προέκυψε εξ' αυτής της καθυστέρησης παράδοσης,

β) μία εφάπαξ αποζημίωση ίση με 0,14 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο μικτού βάρους των αποσκευών ή 2,80 λογιστικές μονάδες ανά δέμα αποσκευών, που παραδόθηκαν με καθυστέρηση, εάν ο δικαιούχος δεν αποδεικνύει ότι προέκυψε ζημία εξ αυτής της καθυστέρησης παράδοσης,

Ο τρόπος αποζημίωσης ανά χιλιόγραμμο ή ανά τεμάχιο αποσκευών καθορίζεται στους Γενικούς Ορους Μεταφοράς.

2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας των αποσκευών, η, προβλεπόμενη στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, αποζημίωση δεν προστίθεται σε αυτήν η οποία προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 41 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας αποσκευών, η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου καταβάλλεται για το μη απολεσθέν τμήμα.

4. Σε περίπτωση βλάβης των αποσκευών που δεν απορρέει από την καθυστέρηση παράδοσης τους, η, προβλεπόμενη στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, αποζημίωση, εφόσον λάβει χώρα, προστίθεται σε αυτήν η οποία προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

5. Σε καμμία περίπτωση, η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, καθώς και η αποζημίωση, η οποία τυχόν καταβληθεί βάσει των διατάξεων των άρθρων 41 και 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δύναται να υπερβαίνει αυτήν η οποία οφείλεται στην περίπτωση ολικής απώλειας των αποσκευών.

Τμήμα 3
Οχήματα

Άρθρο 44
Αποζημίωση σε περίπτωση καθυστέρησης

1. Σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν τον μεταφορέα ή καθυστέρηση στην παράδοση ενός οχήματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση της οποίας το ύψος δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν ο δικαιούχος αποδείξει ότι εξ' αυτής της καθυστέρησης προέκυψε ζημία.

2. Εάν ο δικαιούχος υπαναχωρήσει του συμβολαίου μεταφοράς, σε περίπτωση καθυστέρησης κατά τη φόρτωση για λόγους που βαρύνουν τον μεταφορέα, το κόμιστρο επιστρέφεται στον δικαιούχο. Επί πλέον, ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει αποζημίωση της οποίας το ύψος δεν υπερβαίνει το κόμιστρο, όταν αποδείξει ότι προέκυψε ζημία από αυτή την καθυστέρηση.

Άρθρο 45
Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας

Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας ενός οχήματος, η αποζημίωση, που πρέπει να καταβληθεί στον δικαιούχο για την αποδεδειγμένη ζημία, υπολογίζεται σύμφωνα με τη συνήθη αξία του οχήματος. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τις 8000 λογιστικές μονάδες. Ένα ρυμουλκούμενο με ή χωρίς φορτίο θεωρείται ως ανεξάρτητο όχημα.

Άρθρο 46
Ευθύνη αναφορικά με άλλα αντικείμενα

1. Όσον αφορά τα αντικείμενα που έχουν αφεθεί εντός του οχήματος ή που βρίσκονται εντός των χώρων αποσκευών του οχήματος (πχ. για αποσκευές ή για σκί) καλά στερεωμένα στο όχημα, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνο για τη ζημία που προκλήθηκε από σφάλμα του. Η συνολική αποζημίωση που καταβάλλεται δεν υπερβαίνει τις 1400 λογιστικές μονάδες.

2. Όσον αφορά τα αντικείμενα που είναι στερεωμένα στο εξωτερικό μέρος του οχήματος, συμπεριλαμβανομένων των χώρων αποσκευών που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας ευθύνεται μόνον εάν αποδειχτεί ότι η ζημία προέκυψε από μία πράξη ή μία παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με την πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 47
Εφαρμοστέο δίκαιο

Με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος Τμήματος, οι διατάξεις του Τμήματος 2 σχετικά με την ευθύνη για τις αποσκευές εφαρμόζονται στα οχήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
Κοινές διατάξεις

Άρθρο 48
Απώλεια τον δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες καθώς και στις διατάξεις του εθνικού δικαίου που περιορίζουν τις αποζημιώσεις σε ένα ορισμένο ποσό, δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 49
Μετατροπή και τόκοι

1. Οταν ο υπολογισμός της αποζημίωσης προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες, αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισοτιμία κατά την ημέρα πληρωμής της αποζημίωσης και στον τόπο πληρωμής της.

2. Ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης από την ημέρα της απαίτησης που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, που υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό ετησίως, ή, εάν δεν υπήρξε απαίτηση, από την ημέρα κατάθεσης της αγωγής.

3. Ωστόσο, οι τόκοι για τις αποζημιώσεις που οφείλονται δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 27 και 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν τρέχουν παρά από την ημέρα που έλαβαν χώρα τα γεγονότα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν νια τον προσδιορισμό του ποσού της αποζημίωσης, εάν η ημέρα εκείνη είναι μεταγενέστερη από εκείνη της απαίτησης ή της κατάθεσης της αγωγής.

4. Όσον αφορά τις αποσκευές, οι τόκοι δεν οφείλονται παρά μόνον εάν η αποζημίωση υπερβαίνει τις 16 λογιστικές μονάδες ανά δελτίο αποσκευών.

5. Οσον αφορά τις αποσκευές, εάν ο δικαιούχος δεν παραδώσει στον μεταφορέα τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την οριστική εξόφληση της απαίτησης εντός ικανοποιητικής προθεσμίας που του έχει καθοριστεί, τότε οι τόκοι δεν τρέχουν μεταξύ της εκπνοής της καθορισμένης προθεσμίας και της πραγματικής προσκόμισης αυτών των δικαιολογητικών.

Άρθρο 50
Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης που τον βαρύνει δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων όταν η ζημία προκλήθηκε από ένα πυρηνικό ατύχημα και όταν υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται μία πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο το οποίο τον υποκαθιστά, κατ' εφαρμογή των νόμων και των διατάξεων ενός Κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας.

Άρθρο 51
Πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τους εκπροσώπους του και για τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει για την εκτέλεση της μεταφοράς όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της άσκησης των καθηκόντων τους. Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής επί της οποίας πραγματοποιείται η μεταφορά θεωρούνται ως πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

Άρθρο 52
Λοιπές αξιώσεις

1. Σε όλες τις περιπτώσεις όπου εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων.Νομικών Κανόνων.

2. Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των εκπροσώπων των άλλων προσώπων νια τα οποία είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 51 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ V
ΕΥΘΥΝΗ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ

Άρθρο 53
Ειδικές αρχές ευθύνης

Ο επιβάτης ευθύνεται έναντι του μεταφορέα για κάθε ζημία:

α) η οποία προκύπτει από τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του δυνάμει

1. των διατάξεων των άρθρων 10, 14 και 20 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

2. των ειδικών διατάξεων για τη μεταφορά των οχημάτων, που περιλαμβάνονται στους Γενικούς Ορους Μεταφοράς, ή

3. του Κανονισμού σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων (RID), ή

β) η οποία προκαλείται από τα αντικείμενα ή τα ζώα που αυτός παίρνει μαζί του, εκτός εάν αποδεικνύει ότι η ζημία προκλήθηκε από περιστάσεις τις οποίες δεν

μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια ενός ευσυνείδητου επιβάτη. Η διάταξη αυτή δεν επηρεάζει την ευθύνη που δύναται να βαρύνει τον μεταφορέα δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 26 και της παρ. 1 του άρθρου 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΓΓΛΟΣ VI
ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 54
Διαπίστωση μερικής απώλειας ή βλάβης

1. Όταν μία μερική απώλεια ή μία βλάβη ενός αντικειμένου που μεταφέρεται υπό τη φύλαξη του μεταφορέα (αποσκευές, οχήματα) ανακαλύπτεται ή τεκμαίρεται από τον μεταφορέα ή της οποίας ο δικαιούχος ισχυρίζεται την ύπαρξη, ο μεταφορέας πρέπει να συντάξει χωρίς καθυστέρηση και εάν είναι δυνατόν παρουσία του δικαιούχου, ένα πρωτόκολλο διαπίστωσης που να διαπιστώνει, ανάλογα με τη φύση της ζημίας, την κατάσταση του αντικειμένου και, καθ' όσον είναι δυνατόν, τη σπουδαιότητα της ζημίας, την αιτία της και τη στιγμή κατά την οποία αυτή έλαβε χώρα.

2. Ένα αντίγραφο του πρωτοκόλλου διαπίστωσης πρέπει να δίδεται δωρεάν στον δικαιούχο.

3. Οταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου, δύναται να ζητήσει όπως η κατάσταση των αποσκευών ή του οχήματος καθώς και η αιτία και το ύψος της ζημίας διαπιστωθούν από έναν εμπειρογνώμονα διορισμένο από τα συμβαλλόμενα μέρη ή μέσω δικαστικής οδού. Η διαδικασία υπάγεται στους νόμους και τις διατάξεις του Κράτους όπου έλαβε χώρα η διαπίστωση.

Άρθρο 55
Διοικητικές αιτήσεις

1. Οι διοικητικές αιτήσεις σχεπκά με την ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα κατά του οποίου δύναται να ασκηθεί η αγωγή. Στην περίπτωση μίας μεταφοράς που αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου και η οποία πραγματοποιήθηκε από διαδοχικούς μεταφορείς, οι αιτήσεις δύνανται επίσης να απευθυνθούν στον πρώτο ή στον τελευταίο μεταφορέα καθώς και στον μεταφορέα που έχει, στο Κράτος κατοικίας ή συνήθους διαμονής του επιβάτη, την κύρια ίδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.

2. Οι άλλες διοικητικές αιτήσεις σχετικά με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα που ορίζεται στις παρ. 2 και 3 του άρθρου 56 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Τα έγγραφα που ο δικαιούχος κρίνει χρήσιμο να επισυναφθούν στη διοικητική αίτηση πρέπει να υποβληθούν είτε σε πρωτότυπα, είτε σε αντίγραφα, αν συντρέχει περίπτωση, δεόντως επικυρωμένα εάν το ζητήσει ο μεταφορέας. Κατά την τακτοποίηση της απαίτησης, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την επιστροφή του τίτλου μεταφοράς, του δελτίου αποσκευών και του δελτίου μεταφοράς.

Άρθρο 56
Μιτοφορείς κατά των οποίων δύναται να ασκηθεί αγωγή

1. Η αγωγή που στηρίζεται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών δύναται να ασκηθεί μόνον κατά ενός μεταφορέα υπευθύνου υπό την έννοια της παρ. 5 του άρθρου 26 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Με την επιφύλαξη της παρ. 4. του παρόντος άρθρου, οι άλλες αγωγές των επιβατών που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς δύνανται να ασκηθούν μόνον κατά του πρώτου ή του τελευταίου μεταφορέα ή κατά εκείνου που εκτελούσε το τμήμα της μεταφοράς κατά τη διάρκεια της οποίας έλαβε χώρα το γεγονός που προκάλεσε την αγωγή.

3. Στην περίπτωση μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από διαδοχικούς μεταφορείς, όταν ο μεταφορέας που όφειλε να παραδώσει την αποσκευή ή το όχημα είναι εγγεγραμμένος με τη συγκατάθεση του επί του δελτίου αποσκευών ή επί του δελτίου μεταφοράς, αυτός δύναται να εναχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2. του παρόντος άρθρου, ακόμα και αν δεν παρέλαβε την αποσκευή ή το όχημα.

4. Η αγωγή για την επιστροφή ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα που εισέπραξε αυτό το ποσό ή κατά εκείνου υπέρ του οποίου εισπράχθηκε.

5. Η αγωγή δύναται να ασκηθεί κατά ενός μεταφορέα άλλου από εκείνους που αναφέρονται στις διατάξεις των παρ. 2. και 4. του παρόντος άρθρου, όταν υποβάλλεται ως ανταγωγική απαίτηση ή ως ένσταση ενώπιον της δικαστικής Αρχής η οποία έχει επιληφθεί της αρχικής αγωγής της βασιζόμενης στο ίδιο συμβόλαιο μεταφοράς.

6. Στο μέτρο που οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται στον υποκαθιστόντα μεταφορέα, δύναται να ασκηθεί αγωγή επίσης και κατά αυτού.

7. Εάν ο ενάγων έχει επιλογή ανάμεσα σε πολλούς μεταφορείς, το δικαίωμα επιλογής του παύει από τη στιγμή που καταθέτει αγωγή κατά ενός από αυτούς. Το ίδιο ισχύει επίσης και εάν ο ενάγων έχει την επιλογή μεταξύ ενός ή περισσοτέρων μεταφορέων και ενός υποκαθιστόντος μεταφορέα.

Άρθρο 57
Δικαιοδοσία

1. Οι αγωγές που στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δύνανται να υποβληθούν ενώπιον των δικαστηρίων των Κρατών μελών τα οποία ορίζονται με κοινή συμφωνία από τα μέρη ή ενώπιον του δικαστηρίου του Κράτους μέλους στην επικράτεια του οποίου ο εναγόμενος έχει την κατοικία του ή την συνήθη διαμονή του, την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς. Άλλα δικαστήρια δεν μπορούν να επιληφθούν της υπόθεσης.

2. Όταν μία αγωγή που στηρίζεται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες εκδικάζεται ενώπιον ενός αρμοδίου δικαστηρίου σύμφωνα με όσα ορίζονται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ή όταν σε μία τέτοια διαφορά, εκδόθηκε απόφαση από ένα τέτοιο δικαστήριο, δεν μπορεί να υποβληθεί καμία νέα αγωγή για την ίδια υπόθεση από τα ίδια μέρη, εκτός εάν η

απόφαση του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου υποβλήθηκε η πρώτη αγωγή δεν είναι δυνατό να εκτελεστεί στο Κράτος όπου υποβλήθηκε η νέα αγωγή.

Άρθρο 58
Απόσβεση των αξιώσεων σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών

1. Κάθε αξίωση του δικαιούχου που στηρίζεται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου ή τραυματισμών επιβατών αποσβέννυται, εάν το ατύχημα που συνέβη στον επιβάτη δεν γνωστοποιηθεί από τον δικαιούχο, εντός δώδεκα μηνών αφ' ότου έλαβε γνώση της ζημίας, σε έναν από τους μεταφορείς στους οποίους δύναται να απευθυνθεί μία διοικητική αίτηση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Όταν ο δικαιούχος γνωστοποιεί προφορικά το ατύχημα στον μεταφορέα, αυτός οφείλει να του χορηγήσει βεβαίωση αυτής της προφορικής αναγγελίας.

2. Ωστόσο, η αξίωση δεν αποσβέννυται εάν:

α) ο δικαιούχος απηύθυνε αίτηση προς έναν από τους μεταφορείς που ορίζονται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου,

β) ο υπεύθυνος μεταφορέας έλαβε.γνώση, μέσω άλλης οδού, για το ατύχημα που συνέβη στον επιβάτη, εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου,

γ) το ατύχημα δεν αναγγέλθηκε ή αναγγέλθηκε καθυστερημένα, λόγω περιστάσεων που δεν αποδίδονται στον δικαιούχο,

δ) ο δικαιούχος αποδεικνύει ότι το ατύχημα οφειλόταν σε σφάλμα του μεταφορέα.

Άρθρο 59
Απόσβεση των αξιώσεων που γεννώνται από τη μεταφορά αποσκευών

1. Με την αποδοχή των αποσκευών από τον δικαιούχο αποσβέννυται κάθε αξίωση, κατά του μεταφορέα, που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή καθυστέρησης παράδοσης.

2. Ωστόσο, η αξίωση δεν αποσβέννυται:

α) σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, εάν

1. η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πριν την παραλαβή των αποσκευών από τον δικαιούχο,

2. η διαπίστωση, που θα έπρεπε να γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, παραλείφθηκε μόνον από σφάλμα του μεταφορέα.

β) σε περίπτωση μη εμφανούς ζημίας της οποίας η ύπαρξη διαπιστώθηκε μετά την αποδοχή των αποσκευών από τον δικαιούχο, εάν αυτός

1. ζητήσει τη διαπίστωση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 54 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημίας και το αργότερο εντός τριών ημερών από την παραλαβή των αποσκευών, και

2. αποδείξει, επί πλέον, ότι η ζημία προκλήθηκε στο διάστημα μεταξύ της ανάληψης των αποσκευών από τον μεταφορέα και της παράδοσης,

γ) σε περίπτωση καθυστέρησης παράδοσης, εάν ο δικαιούχος άσκησε τα δικαιώματα του, εντός είκοσι μίας ημερών, ενώπιον ενός από τους μεταφορείς που ορίζονται στις διατάξεις της παρ. 6 του άρθρου 56 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

δ) εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η ζημία οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα.

Άρθρο 60
Παραγραφή

1. Οι αξιώσεις για αποζημίωση οι οποίες βασίζονται στην ευθύνη του μεταφορέα σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών επιβατών παραγράφονται:

α) για τον επιβάτη, τρία έτη από την επόμενη ημέρα του ατυχήματος,

β) για τους άλλους δικαιούχους, τρία έτη από την επόμενη ημέρα από το θάνατο επιβάτη, χωρίς ωστόσο η προθεσμία αυτή να δύναται να υπερβεί τα πέντε έτη από την εττόμενη ημέρα του ατυχήματος.

2. Οι άλλες αξιώσεις που γεννώνται από το συμβόλαιο μεταφοράς παραγράφονται σε ένα έτος. Ωστόσο, παραγράφονται σε δυο έτη εάν πρόκειται για αξίωση που προέκυψε από πράξη ή παράλειψη διαπραχθείσα είτε με πρόθεση να προκληθεί μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

3. Η παραγραφή που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 2 του παρόντος άρθρου τρέχει:

α) για την αξίωση για αποζημίωση για ολική απώλεια: από την δεκάτη-τετάρτη ημέρα μετά τη λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται από πς διατάξεις της παρ.3 του άρθρου 22 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

β) για την αξίωση για αποζημίωση για μερική απώλεια, βλάβη ή καθυστέρηση παράδοσης: από την ημέρα που έλαβε χώρα η παράδοση,

γ) για όλες τις άλλες περιπτώσεις σχετικά με τη μεταφορά επιβατών: από την ημέρα λήξης της ισχύος του τίτλου μεταφοράς.

Η ημέρα που αναφέρεται ως σημείο εκκίνησης της παραγραφής δεν περιλαμβάνεται ποτέ εντός της προθεσμίας.

4. Σε περίπτωση έγγραφης αίτησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 55 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, με τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, η παραγραφή αναστέλλεται μέχρι την ημέρα που ο μεταφορέας απορρίψει την αίτηση εγγράφως και επιστρέψει τα δικαιολογητικά που του έχουν επισυναφθεί. Σε περίπτωση μερικής αποδοχής της αίτησης, η παραγραφή ισχύει εκ νέου για το τμήμα της αίτησης που παραμένει επίδικο. Η απόδειξη της παραλαβής της αίτησης ή της απάντησης και εκείνης της επιστροφής των εγγράφων βαρύνουν το μέρος που επικαλείται αυτό το γεγονός. Οι μεταγενέστερες αιτήσεις έχοντας το ίδιο αντικείμενο δεν αναστέλλουν την παραγραφή.

5. Η αξίωση που έχει παραγραφεί δεν δύναται πλέον να ασκηθεί, ακόμα και υπό μορφή ανταγωγικής απαίτησης ή ένστασης.

6. Άλλως, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο.

ΤΙΤΛΟΣ VII
ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Άρθρο 61
Κατανομή του κομίστρου

1. Κάθε μεταφορέας πρέπει να καταβάλει στους ενδιαφερόμενους μεταφορείς το μερίδιο που τους ανήκει

επί του κομίστρου που εισέπραξε ή που θα έπρεπε να είχε εισπράξει. Οι τρόποι καταβολής καθορίζονται με σύμβαση ανάμεσα στους μεταφορείς.

2. Οι διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 6, της παρ. 3 του άρθρου 16 και του άρθρου 25 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται και στις σχέσεις ανάμεσα στους διαδοχικούς μεταφορείς.

Άρθρο 62
Δικαίωμα αναγωγής

1. Ο μεταφορέας που κατέβαλε μία αποζημίωση δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των μεταφορέων που συμμετείχαν στην μεταφορά σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

α) ο μεταφορέας που προκάλεσε τη ζημία είναι ο μόνος υπεύθυνος,

β) όταν η ζημία προκλήθηκε από πολλούς μεταφορείς, κάθε ένας από αυτούς έχει ευθύνη για τη ζημία που προκάλεσε. Εάν η διάκριση είναι αδύνατη, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ τους σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρούσης παραγράφου,

γ) εάν δεν δύναται να αποδειχτεί ποιος από τους μεταφορείς προκάλεσε τη ζημία, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ όλων των μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά, με εξαίρεση αυτούς οι οποίοι αποδεικνύουν ότι η ζημία δεν προκλήθηκε από αυτούς. Η κατανομή πραγματοποιείται κατ’ αναλογία του μεριδίου του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε μεταφορέα.

2. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας ενός από αυτούς τους μεταφορείς, το μερίδιο που τον βαρύνει και δεν το κατέβαλε κατανέμεται μεταξύ όλων των άλλων μεταφορέων που συμμετείχαν στη μεταφορά, κατ’ αναλογία του μεριδίου του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε έναν από αυτούς.

Άρθρο 63
Διαδικασία αναγωγής

1. Το βάσιμο της καταβολής που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα που άσκησε μια αναγωγή, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 62 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν δύναται να αμφισβητηθεί από τον μεταφορέα κατά του οποίου ασκήθηκε η αναγωγή, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε με δικαστική απόφαση και αυτός ο τελευταίος μεταφορέας, δεόντως κλητευθείς, είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία. Ο δικαστής που επιλαμβάνεται της κύριας αγωγής, καθορίζει τις προθεσμίες για την επίδοση της κλήσης και για την παρέμβαση.

2. Ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής πρέπει να διατυπώσει το αίτημα του σε μία και την αυτή δικαστική Αρχή κατά όλων των μεταφορέων με τους οποίους δεν συμβιβάστηκε, με ποινή να χάσει το δικαίωμα αναγωγής κατά αυτών που δεν θα είχε εναγάγει.

3. Ο δικαστής οφείλει να αποφανθεί με μία και την αυτή απόφαση για όλες τις αναγωγές των οποίων έχει επιληφθεί.

4. Ο μεταφορέας που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα αναγωγής δύναται να προσφύγει στις δικαστικές Αρχές του Κράτους στην επικράτεια του οποίου ένας από τους μεταφορείς που συμμετείχαν στη μεταφορά έχει την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.

5. Όταν η αγωγή πρέπει να κατατεθεί κατά πολλών μεταφορέων, ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής μπορεί να επιλέξει μεταξύ των αρμοδίων δικαστηρίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του παρόντος άρθρου, εκείνο ενώπιον του οποίου θα καταθέσει την προσφυγή του.

6. Οι αξιώσεις από δικαιώματα αναγωγής δεν δύνανται να ασκηθούν ενώπιον της δικαστικής Αρχής, η οποία έχει επιληφθεί της αίτησης αποζημίωσης του δικαιούχου βάσει του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 64
Συμφωνίες στο θέμα των αναγωγών

Οι μεταφορείς είναι ελεύθεροι να συμφωνήσουν μεταξύ τους διατάξεις οι οποίες παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των άρθρων 61 και 62 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το
συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς
εμπορευμάτων (ΕΝΚ/CIM - Προσάρτημα Β
της Σύμβασης COTIF1999)

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

1. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε συμβόλαιο σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων επί πληρωμή, όταν ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος και ο προβλεπόμενος τόπος παράδοσης βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη μέλη, ανεξάρτητα του τόπου διαμονής ή της έδρας και της εθνικότητας των συμβαλλομένων μερών.

2. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται επίσης στα συμβόλαια σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων επί πληρωμή, όταν ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος και ο προβλεπόμενος τόπος παράδοσης βρίσκονται σε δύο διαφορετικά Κράτη εκ των οποίων τουλάχιστον το ένα είναι Κράτος μέλος και όταν τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνήσουν ότι το συμβόλαιο υπάγεται σ’αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της διασυνοριακής σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία οδική μεταφορά ή μία μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών στην εσωτερική κυκλοφορία ενός Κράτους μέλους, εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες.

4. Όταν μία διεθνής μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου περιλαμβάνει, συμπληρωματικά της σιδηροδρομικής μεταφοράς, μία θαλάσσια μεταφορά ή μία διασυνοριακή μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται εάν η θαλάσσια μεταφορά ή η μεταφορά μέσω ποτάμιων πλωτών οδών πραγματοποιείται επί εγγεγραμμένων γραμμών στον Πίνακα Γραμμών που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης.

5. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν εφαρμόζονται στις μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ σταθμών οι οποίοι βρίσκονται στην επικράτεια ομόρων Κρατών, όταν η διαχείριση της υποδομής αυτών των

σταθμών πραγματοποιείται από έναν ή περισσότερους διαχειριστές υποδομής που υπάγονται σε ένα και το αυτό Κράτος από αυτά τα Κράτη.

6. Κάθε Κράτος μέρος σε μία Σύμβαση σχετικά με την κατ'ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και με χαρακτήρα συγκρίσιμο με αυτό των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δύναται, όταν απευθύνει μία αίτηση προσχώρησης στη Σύμβαση COTIF 1999, να δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσει αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες παρά μόνον στις μεταφορές που πραγματοποιούνται επί ενός τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στην επικράτεια του. Αυτό το τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής πρέπει να καθοριστεί επακριβώς και να συνδέεται με τη σιδηροδρομική υποδομή ενός Κράτους μέλους. Όταν ένα Κράτος προέβη στην παραπάνω δήλωση, οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται υπό τον όρο:

α) ότι ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος ή ο τόπος παράδοσης καθώς και το δρομολόγιο που προβλέπονται στο συμβόλαιο μεταφοράς βρίσκονται επί της καθορισθείσας υποδομής ή

β) ότι η καθορισθείσα υποδομή συνδέει την υποδομή δύο Κρατών μελών και ότι αυτή έχει προβλεφθεί στο συμβόλαιο μεταφοράς ως δρομολόγιο για μία διαμετακομιστική μεταφορά.

7. Το Κράτος που έκανε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 6 του παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει, ανά πάσα στιγμή, ενημερώνοντας τον Θεματοφύλακα. Αυτή η ανάκληση τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά από την ημερομηνία κατά την οποία ο Θεματοφύλακας ενημερώνει σχεπκά τα Κράτη μέλη. Η δήλωση καθίσταται άνευ ισχύος, όταν η σύμβαση που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο της παρ. 6 του παρόντος άρθρου παύει να ισχύει γι αυτό το Κράτος.

Άρθρο 2
Διατάξεις δημοσίου δικαίου

Οι μεταφορές στις οποίες εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες συνεχίζουν να υπάγονται στις διατάξεις δημοσίου δικαίου, κυρίως στις διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων καθώς και στις διατάξεις τελωνειακού δικαίου και σε αυτές σχετικά με την προστασία των ζώων.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος:

α) «μεταφορέας» σημαίνει τον συμβατικό μεταφορέα με τον οποίον ο αποστολέας συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς δυνάμει αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή έναν διαδοχικό μεταφορέα ο οποίος είναι υπεύθυνος βάσει του συμβολαίου αυτού,

β) «υποκαθιστών μεταφορέας» σημαίνει έναν μεταφορέα ο οποίος δεν συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς με τον αποστολέα αλλά στον οποίο ο μεταφορέας που αναφέρεται στην περ.α) του παρόντος άρθρου ανέθεσε καθ' ολοκληρία ή εν μέρει την εκτέλεση της σιδηροδρομικής μεταφοράς,

γ) «Γενικοί Όροι Μεταφοράς (CGT/CIM)» σημαίνει τους όρους του μεταφορέα υπό μορφή γενικών όρων ή τιμολογίων που ισχύουν νόμιμα σε κάθε Κράτος μέλος και οι οποίοι έγιναν αναπόσπαστο τμήμα του συμβολαίου μεταφοράς με τη σύναψη του,

δ) «μονάδα διατροπικής μεταφοράς» σημαίνει τα εμπορευματοκιβώτια, κινητά αμαξώματα, ημι-ρυμουλκούμενα ή άλλες παρόμοιες μονάδες φόρτωσης που χρησιμοποιούνται στη διατροπική μεταφορά.

Άρθρο 4
Παρεκκλίσεις

1. Τα Κράτη μέλη δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες οι οποίες προβλέπουν παρεκκλίσεις από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται αποκλειστικά μεταξύ δύο σταθμών οι οποίοι βρίσκονται εκατέρωθεν των συνόρων, όταν δεν υπάρχει άλλος σταθμός ανάμεσα τους.

2. Για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται μεταξύ δύο Κρατών μελών, διαμετακομιστικά μέσω ενός Κράτους μη μέλους, τα Κράτη που τα αφορά δύνανται να συνάπτουν συμφωνίες οι οποίες παρεκκλίνουν από τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Οι συμφωνίες που αναφέρονται στις παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου καθώς και η θέση τους σε ισχύ κοινοποιούνται στον Διακυβερνητικό Οργανισμό για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF). Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού ενημερώνει επ'αυτών τα Κράτη μέλη και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

Άρθρο 5
Αναγκαστικό Δίκαιο

Εκτός αντίθετης ρήτρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος οποίος άμεσα ή έμμεσα θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι άκυρος και ανίσχυρος. Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά. ένας μεταφορέας δύναται να αναλάβει μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

ΤΙΤΛΟΣ II
ΣΥΝΑΨΗ ΚΑΙ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Άρθρο 6
Συμβόλαιο μεταφοράς

1. Με το συμβόλαιο μεταφοράς ο μεταφορέας δεσμεύεται να μεταφέρει το εμπόρευμα επί πληρωμή στον τόπο προορισμού και να το παραδώσει εκεί στον παραλήπτη.

2. Το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να διαπιστώνεται μέσω μίας φορτωτικής σύμφωνα με ένα ενιαίο υπόδειγμα. Ωστόσο, η απουσία, η μη κανονικότητα ή η απώλεια της φορτωτικής δεν επηρεάζει ούτε την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα του συμβολαίου το οποίο παραμένει υπαγόμενο στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

3. Η φορτωτική υπογράφεται από τον αποστολέα και τον μεταφορέα. Η υπογραφή δύναται να ανπκατασταθεί από μία σφραγίδα, μία ένδειξη λογιστικής μηχανής ή από οποιοδήποτε άλλον κατάλληλο τρόπο.

4. Ο μεταφορέας πρέπει να βεβαιώσει την ανάληψη του εμπορεύματος επί του αντιγράφου της φορτωτικής με κατάλληλο τρόπο και πρέπει να παραδώσει το αντίγραφο στον αποστολέα.

5. Η φορτωτική δεν διαθέτει την αξία ενός αξιόγραφου.

6. Για κάθε αποστολή πρέπει να συντάσσεται μία φορτωτική. Εκτός αντίθετης συμφωνίας μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα, η ίδια φορτωτική δεν μπορεί να αφορά παρά τη φόρτωση ενός μόνο βαγονίου.

7. Σε περίπτωση μίας μεταφοράς που χρησιμοποιεί το τελωνειακό έδαφος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ή το έδαφος επί του οποίου εφαρμόζεται η διαδικασία κοινής διαμετακόμισης, κάθε αποστολή πρέπει να συνοδεύεται από μία φορτωτική που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των διατάξεων του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

8. Οι διεθνείς ενώσεις μεταφορέων καταρτίζουν τα ενιαία υποδείγματα φορτωτικής σε συμφωνία με τις διεθνείς ενώσεις της πελατείας και τους αρμόδιους Οργανισμούς για τελωνειακά θέματα στα Κράτη μέλη καθώς και με οποιοδήποτε Διακυβερνητικό Οργανισμό Περιφερειακής Οικονομικής Ολοκλήρωσης που έχει αρμοδιότητα για τη δική του τελωνειακή νομοθεσία.

9. Η φορτωτική, συμπεριλαμβανομένου του αντιγράφου της, δύναται να καταρτιστεί υπό μορφή ηλεκτρονικής εγγραφής των δεδομένων τα οποία δύνανται να μετατραπούν σε ευανάγνωστα σημεία γραφής. Οι μέθοδοι που χρησιμοποιούνται για την εγγραφή και την επεξεργασία των δεδομένων πρέπει να είναι ισότιμοι από άποψη λειτουργική, κυρίως σε ό.τι φορά την αποδεικτική ισχύ της φορτωτικής που αντιπροσωπεύεται από αυτά τα δεδομένα.

Άρθρο 7
Περιεχόμενο της φορτωτικής

1. Η φορτωτική πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες ενδείξεις:

α) τον τόπο και την ημερομηνία σύνταξης της,

β) το όνομα και τη διεύθυνση του αποστολέα,

γ) το όνομα και τη διεύθυνση του μεταφορέα που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς,

δ) το όνομα και τη διεύθυνση αυτού στον οποίο παραδίδεται πραγματικά το εμπόρευμα εάν δεν είναι ο μεταφορέας που αναφέρεται στην περίπτωση γ) της παρούσης παραγράφου,

ε) ο τόπος και η ημερομηνία της ανάληψης του εμπορεύματος,

στ) ο τόπος παράδοσης,

ζ) το όνομα και η διεύθυνση του παραλήπτη,

η) η ονομασία της φύσης του εμπορεύματος και του τρόπου συσκευασίας, και για τα επικίνδυνα εμπορεύματα η ονομασία που προβλέπεται από τον Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RIO),

θ) ο αριθμός δεμάτων και οι ειδικές απαραίτητες ενδείξεις και αριθμοί για την ταυτοποίηση των τμηματικών αποστολών,

ι) ο αριθμός του βαγονίου, στην περίπτωση μεταφοράς κατά πλήρες φορτίο,

ια) ο αριθμός του σιδηροδρομικού οχήματος που κινείται επί των ιδίων τροχών, εάν αυτό παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπόρευμα,

ιβ) επί πλέον, στην περίπτωση μονάδων διατροπικής μεταφοράς, η κατηγορία, ο αριθμός ή άλλα απαραίτητα χαρακτηριστικά για την ταυτοποίηση τους,

ιγ) το μικτό βάρος του εμπορεύματος ή η ποσότητα του εμπορεύματος εκφρασμένη με άλλες μορφές,

ιδ) αναλυτική απαρίθμηση των εγγράφων που απαιτούνται από πς τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές, τα οποία είτε είναι συνημμένα στη φορτωτική είτε τίθενται στη διάθεση του μεταφορέα μέσω μίας δεόντως εξουσιοδοτημένης Αρχής ή μέσω ενός οργάνου το οποίο έχει καθοριστεί στο συμβόλαιο,

ιε) τα τέλη σχετικά με τη μεταφορά (κόμιστρο, πρόσθετα τέλη. τελωνειακοί δασμοί και άλλα τέλη που προκύπτουν από τη σύναψη του συμβολαίου μέχρι την παράδοση), στο μέτρο που πρέπει να καταβληθούν από τον παραλήπτη ή οποιαδήποτε άλλη ένδειξη ότι τα τέλη είναι οφειλόμενα από τον παραλήπτη,

ιστ) την ένδειξη ότι η μεταφορά υπάγεται, παρά οποιαδήποτε αντίθετη ρήτρα, στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

2. Αν συντρέχει περίπτωση, η φορτωτική πρέπει να περιλαμβάνει επί πλέον τις ακόλουθες ενδείξεις:

α) σε περίπτωση μεταφοράς από διαδοχικούς μεταφορείς, τον μεταφορέα ο οποίος πρέπει να παραδώσει το εμπόρευμα, εφ' όσον αυτός έδωσε τη συγκατάθεση του για την αναγραφή του στη φορτωτική,

β) τα τέλη που αναλαμβάνει ο αποστολέας,

γ) το ποσό της απότισης που θα εισπραχθεί κατά την παράδοση του εμπορεύματος,

δ) τη δηλωθείσα αξία του εμπορεύματος και το ποσό που αντιπροσωπεύει τη δήλωση ιδιαίτερης αποζημίωσης,

ε) η συμφωνηθείσα προθεσμία εντός της οποίας πρέπει να πραγματοποιηθεί η μεταφορά,

στ) το συμφωνηθέν δρομολόγιο,

ζ) κατάλογο εγγράφων που δεν αναφέρονται στην περίπτωση ιδ) της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, τα οποία παραδόθηκαν στον μεταφορέα,

η) τις εγγραφές του αποστολέα σχετικά με τον αριθμό και την περιγραφή των σφραγίδων που αυτός έθεσε στο βαγόνι,

3. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να αναφέρουν στη φορτωτική οποιαδήποτε άλλη ένδειξη κρίνουν χρήσιμη.

Άρθρο 8
Ευθύνη για τις εγγραφές που φέρονται στη φορτωτική

1. Ο αποστολέας ευθύνεται για όλα τα τέλη και ζημίες που υφίσταται ο μεταφορέας από το γεγονός:

α) εγγραφών από τον αποστολέα, επί της φορτωτικής, ενδείξεων αντικανονικών, ανακριβών, ελλιπών ή που έχουν τεθεί σε άλλο μέρος από τη θέση που πρέπει να αναγράφεται κάθε μία από αυτές, ή

β) της παράλειψης από τον αποστολέα εγγραφών που απαιτούνται από τον Κανονισμό RID

2. Εάν, κατόπιν αιτήσεως του αποστολέα, ο μεταφορέας εγγράψει ενδείξεις επί της φορτωτικής, αυτός θεωρείται, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, ως ενεργών για λογαριασμό του αποστολέα.

3. Εάν η φορτωτική δεν περιέχει την ένδειξη που προβλέπεται στην περίπτωση ιστ) της παραγράφου 1 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για όλα τα τέλη και ζημίες που υπέστη ο δικαιούχος λόγω αυτής της παράλειψης.

Άρθρο 9
Επικίνδυνα εμπορεύματα

Όταν ο αποστολέας παρέλειψε τις εγγραφές που απαιτούνται από τον Κανονισμό RID, ο μεταφορέας δύναται, ανά πάσα στιγμή, σύμφωνα με τις περιστάσεις,

να εκφορτώσει ή να καταστρέψει το εμπόρευμα ή να το καταστήσει αβλαβές, χωρίς να υπάρχει θέμα αποζημίωσης, εκτός εάν είχε γνώση του επικίνδυνου χαρακτήρα του εμπορεύματος κατά την ανάληψη του.

Άρθρο 10
Πληρωμή των τελών

1. Τα τέλη (κόμιστρα, πρόσθετα τέλη, τελωνειακοί δασμοί και άλλα τέλη που προκύπτουν από τη σύναψη του συμβολαίου μέχρι την παράδοση) καταβάλλονται από τον αποστολέα, εκτός αν υπάρχει αντίθετη συμφωνία ανάμεσα στον αποστολέα και τον μεταφορέα.

2. Όταν, δυνάμει μιας συμφωνίας ανάμεσα στον αποστολέα και τον μεταφορέα, τα τέλη επιβαρύνουν τον παραλήπτη και ο παραλήπτης δεν παρέλαβε τη φορτωτική, ούτε άσκησε τα δικαιώματα του σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ούτε τροποποίησε το συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων ο αποστολέας παραμένει υπόχρεος για την καταβολή των τελών.

Άρθρο 11
Επαλήθευση

1. Ο μεταφορέας έχει το δικαίωμα να επαληθεύσει, ανά πάσα στιγμή, εάν τηρήθηκαν οι όροι μεταφοράς και εάν η αποστολή ανταποκρίνεται στις εγγραφές που φέρονται από τον αποστολέα επί της φορτωτικής. Όταν η επαλήθευση αφορά στο περιεχόμενο της αποστολής, αυτή γίνεται στο μέτρο του δυνατού παρουσία του δικαιούχου. Στις περιπτώσεις που αυτό δεν είναι δυνατόν, ο μεταφορέας καλεί δύο ανεξάρτητους μάρτυρες, ελλείψει άλλων διατάξεων στους νόμους και στις διατάξεις του Κράτους όπου λαμβάνει χώρα η επαλήθευση.

2. Εάν η αποστολή δεν ανταποκρίνεται στις εγγραφές που φέρονται επί της φορτωτικής ή εάν δεν τηρήθηκαν οι διατάξεις σχετικά με τη μεταφορά εμπορευμάτων που γίνονται δεκτά υπό όρους, το αποτέλεσμα της επαλήθευσης πρέπει να μνημονεύεται επί του φύλλου της φορτωτικής που συνοδεύει το εμπόρευμα και εάν ο μεταφορέας κατέχει ακόμα το αντίγραφο της φορτωτικής, επίσης και επ'αυτού. Στην περίπτωση αυτή, τα τέλη που προκύπτουν από την επαλήθευση βαρύνουν το εμπόρευμα, εκτός και αν αυτά καταβλήθηκαν αμέσως.

3. Όταν ο αποστολέας πραγματοποιεί τη φόρτωση, αυτός έχει το δικαίωμα να απαιτήσει από τον μεταφορέα την επαλήθευση της κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του καθώς και την ακρίβεια των αναφορών της φορτωτικής σχετικά με τον αριθμό δεμάτων, τα διακριτικά τους και τους αριθμούς τους καθώς και το μικτό βάρος ή την με διαφορετικό τρόπο αναφερόμενη ποσότητα. Ο μεταφορέας δεν είναι υποχρεωμένος να προβεί στην επαλήθευση παρά μόνον εάν έχει τα κατάλληλα μέσα για να το κάνει. Ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την πληρωμή των τελών επαλήθευσης. Το αποτέλεσμα των επαληθεύσεων καταγράφεται επί της φορτωτικής.

Άρθρο 12
Αποδεικτική ισχύς της φορτωτικής

1. Η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της σύναψης και των όρων του συμβολαίου μεταφοράς και της ανάληψης του εμπορεύματος από τον μεταφορέα.

2. Όταν ο μεταφορέας πραγματοποίησε τη φόρτωση, η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του που ενδεικνύετσι επί της φορτωτικής, ή, ελλείψει τέτοιων ενδείξεων, της εμφανούς καλής κατάστασης κατά τη στιγμή ανάληψης από τον μεταφορέα και της ακρίβειας των αναφορών της φορτωτικής σχετικά με τον αριθμό δεμάτων, τα διακριτικά τους και τους αριθμούς τους καθώς και το μικτό βάρος ή την με διαφορετικό τρόπο αναφερόμενη ποσότητα.

3. Όταν ο αποστολέας πραγματοποίησε τη φόρτωση, η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της κατάστασης του εμπορεύματος και της συσκευασίας του που ενδεικνύεται επί της φορτωτικής, ή, ελλείψει τέτοιων ενδείξεων, η φορτωτική αποτελεί τεκμήριο, μέχρι αποδείξεως του αντιθέτου, της εμφανούς καλής κατάστασης και της ακρίβειας των ενδείξεων που αναφέρονται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου μόνον στην περίπτωση που ο μεταφορέας τις επαλήθευσε και ενέγραψε το αποτέλεσμα της επαλήθευσης του επί της φορτωτικής.

4. Εν τούτοις, η φορτωτική δεν αποτελεί τεκμήριο, στην περίπτωση που αυτή περιλαμβάνει μία αιτιολογημένη επιφύλαξη. Μία επιφύλαξη μπορεί να είναι αιτιολογημένη κυρίως εκ του γεγονότος ότι ο μεταφορέας δεν έχει τα κατάλληλα μέσα για να επαληθεύσει εάν η αποστολή ανταποκρίνεται στις εγγραφές που φέρονται επί της φορτωτικής.

Άρθρο 13
Φόρτωση και εκφόρτωση του εμπορεύματος

1. Ο αποστολέας και ο μεταφορέας συμφωνούν ποιος αναλαμβάνει τη φόρτωση και την εκφόρτωση του εμπορεύματος. Ελλείψει τέτοιας συμφωνίας, η φόρτωση και η εκφόρτωση βαρύνουν τον μεταφορέα για τα δέματα, ενώ, για τα «κατά πλήρες φορτίο» βαγόνια, η φόρτωση βαρύνει τον αποστολέα και η εκφόρτωση, μετά την παράδοση, τον παραλήπτη.

2. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος για όλες τις συνέπειες μίας πλημμελούς φόρτωσης που πραγματοποιήθηκε από αυτόν και πρέπει κυρίως να αποκαταστήσει τη ζημία που υπέστη, εξ αυτού του γεγονότος, ο μεταφορέας. Η απόδειξη της πλημμελούς φόρτωσης βαρύνει τον μεταφορέα.

Άρθρο 14
Συσκευασία

Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για όλες τις ζημίες και τέλη που θα προέρχονταν από την απουσία ή την ελαττωματικότητα της συσκευασίας του εμπορεύματος, εκτός εάν η ελαττωματικότητα ούσα εμφανής ή γνωστή στον μεταφορέα κατά τη στιγμή της ανάληψης, ο μεταφορέας, επί του θέματος αυτού, δεν διατύπωσε επιφυλάξεις.

Άρθρο 15
Εκπλήρωση διοικητικών διατυπώσεων

1. Για την εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές, πριν την παράδοση του εμπορεύματος, ο αποστολέας πρέπει να επισυνάψει στη φορτωτική ή να θέσει στη διάθεση του μεταφορέα τα απαραίτητα έγγραφα και να του παράσχει όλες τις πληροφορίες που θέλει.

2. Ο μεταφορέας δεν υποχρεούται να εξετάσει εάν αυτά τα έγγραφα και πληροφορίες είναι ακριβείς ή επαρκείς. Ο αποστολέας είναι υπεύθυνος έναντι του μεταφορέα για όλες τις ζημίες που θα μπορούσαν να προκύψουν από την απουσία, την ανεπάρκεια ή τη μη κανονικότητα αυτών των εγγράφων και πληροφοριών, εκτός της περίπτωσης σφάλματος του μεταφορέα.

3. Ο μεταφορέας ευθύνεται για τις συνέπειες της απώλειας ή της μη κανονικής χρήσης των εγγράφων που μνημονεύονται επί της φορτωτικής και τα οποία συνοδεύουν αυτήν ή που του διατέθηκαν, εκτός εάν η απώλεια ή η ζημία που προκλήθηκε από τη μη κανονική χρήση αυτών των εγγράφων είχε ως αιτία περιστάσεις που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει. Ωστόσο, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν υπερβαίνει εκείνη που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

4. Ο αποστολέας, μέσω μιας εγγραφής που φέρεται επί της φορτωτικής, ή ο παραλήπτης ο οποίος δίνει μία εντολή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δύναται να ζητά:

α) να παρίσταται ο ίδιος στην εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές ή να εκπροσωπείται από έναν εντολοδόχο, για να παρέχει κάθε πληροφορία και να διατυπώνει κάθε χρήσιμη παρατήρηση,

β) να εκπληρώνει ο ίδιος τις διατυπώσεις που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές ή να τις εκπληρώνει μέσω ενός εντολοδόχου, στο μέτρο που το επιτρέπουν σι νόμοι και οι διατάξεις του Κράτους όπου αυτές πραγματοποιούνται,

γ) να προβαίνει στην καταβολή των τελωνειακών δασμών και άλλων τελών, όταν παρίσταται ο ίδιος ή ο εντολοδόχος του στην εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από πς τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές ή όταν αυτές τις διατυπώσεις τις εκπληρώνει ο ίδιος, στο μέτρο που το επιτρέπουν οι νόμοι και οι διατάξεις του Κράτους όπου αυτές πραγματοποιούνται. Στις περιπτώσεις αυτές, ούτε ο αποστολέας, ούτε ο παραλήπτης που έχει το δικαίωμα διάθεσης, ούτε ο εντολοδόχος τους μπορούν να πάρουν στην κατοχή τους το εμπόρευμα.

5. Εάν, για την εκπλήρωση των διατυπώσεων που απαιτούνται από τις τελωνειακές ή άλλες διοικητικές Αρχές, ο αποστολέας όρισε έναν τόπο όπου οι ισχύουσες διατάξεις δεν επιτρέπουν την εκπλήρωση αυτών των διατυπώσεων, ή ακόμη και εάν όρισε όσον αφορά αυτές τις διατυπώσεις, οποιοδήποτε άλλο τρόπο διαδικασίας ο οποίος δεν μπορεί να εκτελεστεί, ο μεταφορέας ενεργεί κατά τρόπο που του φαίνεται να είναι ο ευνοϊκότερος για τα συμφέροντα του δικαιούχου και γνωστοποιεί στον αποστολέα τα ληφθέντα μέτρα.

6. Εάν ο αποστολέας ανέλαβε την καταβολή των τελωνειακών δασμών, ο μεταφορέας δύναται να εκπληρώσει τις τελωνειακές διατυπώσεις κατ' επιλογήν του, είτε καθ' οδόν είτε στον τόπο προορισμού.

7. Ωστόσο, εάν ο παραλήπτης δεν παρέλαβε τη φορτωτική εντός της προθεσμίας που προβλέπεται από πς ισχύουσες διατάξεις στον τόπο προορισμού, ο μεταφορέας δύναται να ενεργήσει σύμφωνα με πς διατάξεις της παρ. 5 του παρόντος άρθρου.

8. Ο αποστολέας οφείλει να συμμορφωθεί με τις διατάξεις των τελωνειακών ή άλλων διοικητικών Αρχών όσον αφορά τη συσκευασία και την κάλυψη των εμπορευμάτων με αδιάβροχα. Εάν ο αποστολέας δεν συσκεύασε ή δεν κάλυψε τα εμπορεύματα με αδιάβροχα σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις, ο μεταφορέας δύναται να πράξει καταλλήλως και τα τέλη που θα προκύψουν εξ'αυτού βαρύνουν το εμπόρευμα.

Άρθρο 16
Προθεσμίες παράδοσης

1. Ο αποστολέας και ο μεταφορέας συμφωνούν για την προθεσμία παράδοσης. Ελλείψει συμφωνίας, η προθεσμία αυτή δεν δύναται να είναι μεγαλύτερη από εκείνη που προκύπτει από τις διατάξεις των παρ. 2 έως 4 του παρόντος άρθρου.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, οι μέγιστες προθεσμίες παράδοσης είναι οι ακόλουθες:

α) για τα κατά πλήρες φορτίο βαγόνια
- προθεσμία αποστολής: 12 ώρες
- προθεσμία μεταφοράς
ανά αδιαίρετο κλάσμα 400χλμ.: 24 ώρες
β) για τις τμηματικές αποστολές
- προθεσμία αποστολής: 24 ώρες
- προθεσμία μεταφοράς
ανά αδιαίρετο κλάσμα 200 χλμ.: 24 ώρες

Οι αποστάσεις αναφέρονται στο συμφωνηθέν δρομολόγιο, και εάν δεν υπάρχει συμφωνία, αναφέρονται στο πλέον σύντομο δρομολόγιο.

3. Ο μεταφορέας δύναται να καθορίσει συμπληρωματικές προθεσμίες καθορισμένης διάρκειας στις ακόλουθες περπτώσεις:

α) αποστολές που χρησιμοποιούν
- γραμμές των οποίων το εύρος των σιδηροτροχιών είναι διαφορεπκό,
- θάλασσα ή ποτάμια πλωτή οδό,
- οδό εάν δεν υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση,

β) έκτακτες περιστάσεις που προκαλούν ασυνήθη αύξηση της κυκλοφορίας ή ασυνήθεις δυσκολίες εκμετάλλευσης.

Η διάρκεια των συμπληρωματικών προθεσμιών πρέπει να αναγράφεται στους Γενικούς Όρους Μεταφοράς.

4. Η προθεσμία παράδοσης αρχίζει να τρέχει μετά την ανάληψη του εμπορεύματος. Αυτή παρατείνεται από τη διάρκεια παραμονής που προκλήθηκε χωρίς σφάλμα εκ μέρους του μεταφορέα. Η προθεσμία παράδοσης αναστέλλεται κατά τις Κυριακές και τις επίσημες αργίες.

Άρθρο 17
Παράδοση

1. Ο μεταφορέας οφείλει να παραδώσει τη φορτωτική και το εμπόρευμα στον παραλήπτη, στον προβλεπόμενο τόπο παράδοσης έναντι εξοφλητικής απόδειξης και καταβολής των απαιτήσεων που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς.

2. Εξομοιώνονται με παράδοση στον παραλήπτη, όταν πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο παράδοσης:

α) η παράδοση του εμπορεύματος στις τελωνειακές ή φορολογικές Αρχές στις εγκαταστάσεις τους ή στις αποθήκες τους, όταν αυτές δεν είναι υπό την φύλαξη του μεταφορέα,

β) η αποθήκευση του εμπορεύματος από τον μεταφορέα ή η παρακατάθεση του σε παραγγελιοδόχο ή σε μία δημόσια αποθήκη.

3. Μετά την άφιξη του εμπορεύματος στον τόπο παράδοσης, ο παραλήπτης δύναται να ζητήσει από τον μεταφορέα να του παραδώσει τη φορτωτική και το εμπόρευμα. Εάν διαπιστωθεί η απώλεια του εμπορεύματος ή εάν το εμπόρευμα δεν αφίχθη με πι λήξη της προθεσμίας που προβλέπεται στην παρ. 1 του άρθρου 29 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο παραλήπτης δύναται να ασκήσει νια λογαριασμό του, κατά του μεταφορέα, τα δικαιώματα που απορρέουν γι'αυτόν από το συμβόλαιο μεταφοράς.

4. Ο δικαιούχος δύναται να αρνηθεί την αποδοχή του εμπορεύματος, ακόμα και μετά την παραλαβή της φορτωτικής και την καταβολή των απαιτήσεων που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς, καθ' όσον δεν έγιναν οι επαληθεύσεις που απαίτησε για τη διαπίστωση μίας επικαλούμενης ζημίας.

5. Κατά τα λοιπά, η παράδοση του εμπορεύματος πραγματοποιείται σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις στον τόπο παράδοσης.

6. Εάν το εμπόρευμα παραδόθηκε χωρίς προηγούμενη είσπραξη απότισης που βαρύνει το εμπόρευμα, ο μεταφορέας είναι υποχρεωμένος να αποζημιώσει τον αποστολέα μέχρι του ύψους του ποσού της απότισης, εκτός αναγωγής του κατά του παραλήπτη.

Άρθρο 18
Δικαίωμα διάθεσης του Εμπορεύματος

1. Ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να διαθέσει το εμπόρευμα και να τροποποιήσει, με μεταγενέστερες εντολές, το συμβόλαιο μεταφοράς. Αυτός δύναται κυρίως να ζητήσει από τον μεταφορέα:

α) να σταματήσει τη μεταφορά του εμπορεύματος,

β) να αναβάλει την παράδοση του εμπορεύματος,

γ) να παραδώσει το εμπόρευμα σε διαφορετικό παραλήπτη από εκείνον που έχει εγγραφεί επί της φορτωπκής,

δ) να παραδώσει το εμπόρευμα σε έναν τόπο διαφορετικό από εκείνο που έχει εγγραφεί επί της φορτωτικής.

2. Το δικαίωμα του αποστολέα να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς, ακόμα και κατέχοντας το αντίγραφο της φορτωτικής, παύει να ισχύει στις περιπτώσεις όπου:

α) ο παραλήπτης παρέλαβε τη φορτωτική,

β) ο παραλήπτης αποδέχτηκε το εμπόρευμα,

γ) ο παραλήπτης άσκησε τα δικαιώματα του σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

δ) ο παραλήπτης είναι αρμόδιος να δίνει εντολές, σύμφωνα με πς διατάξεις της παρ. 3 του παρόντος άρθρου. Από εκείνη τη στιγμή, ο μεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τις εντολές και τις οδηγίες του παραλήπτη.

3. Από τη στιγμή σύνταξης της φορτωτικής, το δικαίωμα τροποποίησης του συμβολαίου μεταφοράς ανήκει στον παραλήπτη, εκτός αν υπάρχει αντίθετη μνεία επί της φορτωτικής από τον αποστολέα.

4. Το δικαίωμα του παραλήπτη να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς παύει όταν αυτός:

α) παρέλαβε τη φορτωτική

β) αποδέχτηκε το εμπόρευμα,

γ) άσκησε τα δικαιώματα του σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

δ) καθόρισε, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του παρόντος άρθρου, να παραδοθεί το εμπόρευμα σε έναν τρίτο, και όταν αυτός (ο τρίτος) άσκησε τα δικαιώματα του σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

5. Εάν ο παραλήπτης καθόρισε να παραδοθεί το εμπόρευμα σε έναν τρίτο, αυτός ο τρίτος δεν έχει το δικαίωμα να τροποποιήσει το συμβόλαιο μεταφοράς.

Άρθρο 19
Άσκηση τον δικαιώματος διάθεσης

1. Όταν ο αποστολέας, ή, στην περίπτωση των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο παραλήπτης, θέλει να τροποποιήσει με μεταγενέστερες εντολές το συμβόλαιο μεταφοράς, αυτός πρέπει να προσκομίσει στον μεταφορέα το αντίγραφο της φορτωτικής, επί του οποίου πρέπει να φέρονται οι τροποποιήσεις.

2. Ο αποστολέας, ή, στην περίπτωση των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο παραλήπτης, πρέπει να αποζημιώσει τον μεταφορέα για τα τέλη και τη βλάβη που επιφέρει η εκτέλεση των μεταγενέστερων τροποποιήσεων.

3. Η εκτέλεση των μεταγενέστερων τροποποιήσεων πρέπει να είναι δυνατή, θεμιτή και εύλογα απαιτητή κατά τη στιγμή που οι εντολές φθάνουν σε αυτόν τον οποίο πρέπει να πς εκτελέσει και δεν πρέπει κυρίως ούτε να εμποδίζει την κανονική εκμετάλλευση της επιχείρησης του μεταφορέα, ούτε να επιφέρει βλάβη στους αποστολείς ή παραλήπτες άλλων αποστολών.

4. Οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις δεν πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την κατάτμηση της αποστολής.

5. Όταν, λόγω των όρων που προβλέπονται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας δεν μπορεί να εκτελέσει τις εντολές που δέχεται πρέπει να πληροφορήσει περί αυτού αμέσως αυτόν από τον οποίο προέρχονται οι εντολές.

6. Σε περίπτωση σφάλματος του μεταφορέα, αυτός είναι υπεύθυνος των συνεπειών της μη εκτέλεσης ή της πλημμελούς εκτέλεσης μίας μεταγενέστερης τροποποίησης. Ωστόσο, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν υπερβαίνει αυτήν που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

7. Ο μεταφορέας που δίνει συνέχεια στις μεταγενέστερες τροποποιήσεις που ζητήθηκαν από τον αποστολέα, χωρίς να απαιτήσει την προσκόμιση του αντιγράφου της φορτωτικής, είναι υπεύθυνος για τη ζημία που προκύπτει εξ' αυτού του γεγονότος έναντι του παραλήπτη εάν το αντίγραφο της φορτωτικής διαβιβάστηκε στον τελευταίο. Ωστόσο, η ενδεχόμενη αποζημίωση δεν υπερβαίνει αυτήν που προβλέπεται σε περίπτωση απώλειας του εμπορεύματος.

Άρθρο 20
Εμπόδια στη μεταφορά

1. Σε περίπτωση εμποδίου στη μεταφορά, ο μεταφορέας αποφασίζει εάν είναι προτιμότερο να μεταφερθεί αυτοδίκαια το εμπόρευμα τροποποιώντας το δρομολόγιο ή εάν αρμόζει, προς το συμφέρον του δικαιούχου, να του ζητήσει οδηγίες παρέχοντας του όλες πς απαραίτητες πληροφορίες που διαθέτει.

2. Εάν η συνέχιση της μεταφοράς δεν είναι δυνατή, ο μεταφορέας ζητά οδηγίες από αυτόν που έχει το δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος. Εάν ο μεταφορέας δεν δύναται να λάβει οδηγίες εγκαίρως, πρέπει να λάβει τα μέτρα που του φαίνονται τα πλέον ευνοϊκά για τα συμφέροντα εκείνου που έχει το δικαίωμα διάθεσης του εμπορεύματος.

Άρθρο 21
Εμπόδια στην παράδοση

1. Σε περίπτωση εμποδίου στην παράδοση, ο μεταφορέας πρέπει χωρίς καθυστέρηση να ειδοποιήσει τον αποστολέα και να του ζητήσει οδηγίες, εκτός εάν ο αποστολέας, μέσω μιας εγγραφής επί της φορτωτικής, έχει ζητήσει να του επαναποσταλεί το εμπόρευμα αυτόματα εάν επέλθει εμπόδιο στην παράδοση.

2. Όταν το εμπόδιο στην παράδοση αρθεί πριν να φθάσουν οι οδηγίες του αποστολέα στον μεταφορέα, το εμπόρευμα παραδίδεται στον παραλήπτη. Ο αποστολέας πρέπει να ενημερωθεί περί αυτού χωρίς καθυστέρηση.

3. Σε περίπτωση άρνησης του εμπορεύματος από τον παραλήπτη, ο αποστολέας έχει το δικαίωμα να δώσει οδηγίες, ακόμα και αν δεν μπορεί να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής.

4. Όταν το εμπόδιο στην παράδοση ανακύψει αφού ο παραλήπτης τροποποίησε το συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 3 έως 5 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο μεταφορέας πρέπει να ενημερώσει αυτόν τον παραλήπτη.

Άρθρο 22
Συνέπειες των εμποδίων στη μεταφορά
και στην παράδοση

1. Ο μεταφορέας έχει δικαίωμα να του επιστραφούν οι δαπάνες που του προκάλεσε:

α) το αίτημα του για οδηγίες,

β) η εκτέλεση των οδηγιών που έλαβε,

γ) το γεγονός ότι οι οδηγίες που ζήτησε δεν του δόθηκαν ή δεν του δόθηκαν εγκαίρως,

δ) το γεγονός ότι έλαβε μια απόφαση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 20 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, χωρίς να έχει ζητήσει οδηγίες, εκτός εάν αυτές οι δαπάνες ήταν αποτέλεσμα σφάλματος του. Ο μεταφορέας δύναται κυρίως να εισπράξει το κόμιστρο που εφαρμόζεται για το χρησιμοποιούμενο δρομολόγιο και διαθέτει προθεσμίες που αντιστοιχούν σ'αυτό το τελευταίο.

2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 20 και στην παρ. 1 του άρθρου 21 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο μεταφορέας δύναται να εκφορτώσει αμέσως το εμπόρευμα με δαπάνες του δικαιούχου. Μετά από αυτήν την εκφόρτωση, η μεταφορά θεωρείται ολοκληρωμένη. Ο μεταφορέας αναλαμβάνει τότε τη φύλαξη του εμπορεύματος για λογαριασμό του δικαιούχου. Ωστόσο, ο μεταφορέας δύναται να αναθέσει το εμπόρευμα σε έναν τρίτο και δεν είναι τότε υπεύθυνος παρά μόνον για την ορθή επιλογή αυτού του τρίτου. Το εμπόρευμα συνεχίζει να βαρύνεται με τις απαιτήσεις που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς και με όλα τα άλλα τέλη.

3. Ο μεταφορέας δύναται να προβεί στην πώληση του εμπορεύματος χωρίς να αναμείνει οδηγίες από τον δικαιούχο όταν αυτό δικαιολογείται από τη φθαρτή φύση ή την κατάσταση του εμπορεύματος ή όταν τα τέλη φύλαξης είναι δυσανάλογα σε σχέση με την αξία του εμπορεύματος. Στις άλλες περιπτώσεις, ο μεταφορέας δύναται επίσης να προβεί στην πώληση όταν, εντός εύλογης προθεσμίας, δεν έλαβε από τον δικαιούχο αντίθετες οδηγίες των οποίων η εκτέλεση να δύναται δικαίως να απαιτηθεί.

4. Εάν το εμπόρευμα πωλήθηκε, το προϊόν της πώλησης, αφαιρουμένων των τελών που βαρύνουν το εμπόρευμα, πρέπει να τεθεί στη διάθεση του δικαιούχου. Εάν η αξία του προϊόντος είναι μικρότερη από αυτά τα τέλη, ο αποστολέας οφείλει να καταβάλει τη διαφορά.

5. Η διαδικασία σε περίπτωση πώλησης καθορίζεται από τους νόμους και τις διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το εμπόρευμα, ή από τις πρακτικές αυτού του τόπου.

6. Εάν. σε περίπτωση εμποδίου στη μεταφορά ή στην παράδοση, ο αποστολέας δεν δώσει οδηγίες εγκαίρως και εάν το εμπόδιο στη μεταφορά ή στην παράδοση δεν δύναται να αρθεί σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του παρόντος άρθρου, ο μεταφορέας δύναται να επαναποστείλει το εμπόρευμα στον αποστολέα ή, εάν αυτό δικαιολογείται, να το κατάστρεψα, με δαπάνες του τελευταίου.

ΤΙΤΛΟΣ III
ΕΥΘΥΝΗ

Άρθρο 23
Βάση της ευθύνης

1. Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τη ζημία που απορρέει από την ολική ή μερική απώλεια και τη βλάβη του εμπορεύματος που επήλθαν από την ανάληψη του εμπορεύματος μέχρι την παράδοση καθώς και για τη ζημία που απορρέει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, οποιαδήποτε και αν είναι η χρησιμοποιούμενη σιδηροδρομική υποδομή.

2. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη στο μέτρο που αυτή η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης οφείλετο σε σφάλμα του δικαιούχου, σε εντολή του που δεν απέρρεε από σφάλμα του μεταφορέα, σε ελάττωμα του ίδιου του εμπορεύματος (αλλοίωση στο εσωτερικό, απομείωση (φύρα) καθ' οδόν, κ.λπ.) ή σε περιστάσεις που δεν μπορούσε να αποφύγει ο μεταφορέας και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.

3. Ο μεταφορέας απαλλάσσεται αυτής της ευθύνης στο μέτρο που η απώλεια ή η βλάβη απορρέει από ειδικούς κινδύνους συναφείς με ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω γεγονότα:

α) μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με ανοιχτό βαγόνι δυνάμει των Γενικών Όρων Μεταφοράς ή όταν αυτό συμφωνήθηκε ρητώς και ενεγράφη στη φορτωτική. Δεν θεωρούνται ως μεταφερόμενα με ανοιχτό βαγόνι τα εμπορεύματα που φορτώθηκαν σε μονάδες διατροπικής μεταφοράς και εντός κλειστών οδικών οχημάτων που προωθούνται με βαγόνια, υπό την επιφύλαξη ζημιών που υπέστησαν τα εμπορεύματα λόγω ατμοσφαιρικών επιδράσεων. Εάν για τη μεταφορά εμπορευμάτων με ανοιχτά βαγόνια, ο αποστολέας χρησιμοποιεί αδιάβροχα, ο μεταφορέας αναλαμβάνει την (δια ευθύνη με εκείνη που τον βαρύνει όταν πρόκειται για μεταφορά με ανοιχτά βαγόνια μη σκεπασμένα με αδιάβροχα, ακόμη

και αν πρόκειται για εμπορεύματα τα οποία, σύμφωνα με τους Γενικούς Όρους Μεταφοράς, δεν μεταφέρονται με ανοιχτά βαγόνια,

β) απουσία ή ελαττωματικότητα της συσκευασίας για τα εμπορεύματα που από την φύση τους είναι εκτεθειμένα σε απώλειες ή βλάβες όταν δεν είναι συσκευασμένα ή είναι κακώς συσκευασμένα,

γ) φόρτωση των εμπορευμάτων από τον αποστολέα ή εκφόρτωση από τον παραλήπτη,

δ) φύση ορισμένων εμπορευμάτων τα οποία, για λόγους συναφείς με αυτή τη φύση, είναι εκτεθειμένα, στην ολική ή μερική απώλεια ή στη βλάβη ιδίως από σπάσιμο, σκούριασμα, εσωτερική και ξαφνική αλλοίωση, ξήρανση, σκόρπισμα),

ε) μη κανονικός, ανακριβής, ή ελλιπής προσδιορισμός ή αρίθμηση δεμάτων,

στ) μεταφορά ζώντων ζώων,

ζ) μεταφορά η οποία, δυνάμει των εφαρμοστέων διατάξεων ή συμφωνιών ανάμεσα στον αποστολέα και τον μεταφορέα και οι οποίες ενδεικνύονται επί της φορτωτικής, πρέπει να πραγματοποιηθεί με συνοδεία, εάν η απώλεια ή η βλάβη προκύπτει από έναν κίνδυνο τον οποίο η συνοδεία αποσκοπούσε να αποφύγει.

Άρθρο 24
Ευθύνη σε περίπτωση μεταφοράς σιδηροδρομικών οχημάτων ως εμπορευμάτων

1. Σε περίπτωση μεταφοράς σιδηροδρομικών οχημάτων που κινούνται επί των ιδίων τροχών και που παραδόθηκαν σε μεταφορά ως εμπόρευμα, ο μεταφορέας ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την επελθούσα απώλεια ή τη βλάβη του οχήματος ή των εξαρτημάτων του από τη στιγμή της ανάληψης μέχρι την παράδοση, καθώς και για τη ζημία που απορρέει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, εκτός εάν αποδείξει ότι η ζημία δεν απορρέει από δικό του σφάλμα.

2. Ο μεταφορέας δεν ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την απώλεια των εξαρτημάτων τα οποία δεν αναγράφονται επί των δύο πλευρών του οχήματος ή δεν μνημονεύονται στον κατάλογο που το συνοδεύει.

Άρθρο 25
Βάρος της απόδειξης

1. Η απόδειξη ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης είχε ως αιτία ένα από τα γεγονότα που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ανήκει στον μεταφορέα.

2. Όταν ο μεταφορέας στοιχειοθετεί ότι η απώλεια ή η βλάβη κατέστη δυνατόν να προκύψει, λαμβάνοντας υπόψη τις εκ των πραγμάτων περιστάσεις, από έναν ή περισσότερους ειδικούς κινδύνους που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, υπάρχει τεκμήριο ότι προέκυψε εξ'αυτών. Ο δικαιούχος διατηρεί ωστόσο το δικαίωμα να αποδείξει ότι η ζημία δεν είχε ως αιτία, συνολικώς ή εν μέρει, έναν από αυτούς τους κινδύνους.

3. Εάν υπάρχει σημαντικά αφύσικη απώλεια ή απώλεια δεμάτων, το τεκμήριο, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση που προβλέπεται στην περ. α) της παραγράφου 3 του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων

Άρθρο 26
Διαδοχικοί μεταφορείς

Όταν μία μεταφορά η οποία αποτελεί αντικείμενο ενός μοναδικού συμβολαίου μεταφοράς πραγματοποιείται από πολλούς διαδοχικούς μεταφορείς, κάθε μεταφορέας αναλαμβάνοντας το εμπόρευμα με τη φορτωτική συμμετέχει στο συμβόλαιο μεταφοράς σύμφωνα με τους όρους της φορτωτικής και αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις που απορρέουν από αυτούς. Στην περίπτωση αυτή, κάθε μεταφορέας ευθύνεται για την εκτέλεση της μεταφοράς επί της συνολικής διαδρομής μέχρι την παράδοση.

Άρθρο 27
Υποκαθιστών μεταφορέας

1. Όταν ο μεταφορέας ανέθεσε, καθ'ολοκληρίαν ή εν μέρει, την εκτέλεση της μεταφοράς σε έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα, είτε στο πλαίσιο της άσκησης μιας αρμοδιότητας που του έχει αναγνωριστεί στο συμβόλαιο μεταφοράς είτε όχι, ο μεταφορέας παραμένει υπεύθυνος για το σύνολο της μεταφοράς.

2. Όλες οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων που διέπουν την ευθύνη του μεταφορέα εφαρμόζονται επίσης στην ευθύνη του υποκαθιστόντος μεταφορέα για τη μεταφορά που πραγματοποιήθηκε με δική του μέριμνα. Οι διατάξεις των άρθρων 36 και 41 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται όταν εγείρεται μία αγωγή κατά των εκπροσώπων και οποιωνδήποτε άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο υποκαθιστών μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

3. Κάθε ειδική σύμβαση με την οποία ο μεταφορέας αναλαμβάνει υποχρεώσεις που δεν τον βαρύνουν δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή παραιτείται από δικαιώματα που του εκχωρούνται από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, είναι ανίσχυρη έναντι του υποκαθιστόντος μεταφορέα ο οποίος δεν την έχει ρητώς και εγγράφως αποδεχτεί. Είτε ο υποκαθιστών μεταφορέας έχει αποδεχτεί, είτε όχι, αυτή τη σύμβαση, ο μεταφορέας παραμένει εν τούτοις συνδεδεμένος με τις υποχρεώσεις ή τις παραιτήσεις που απορρέουν από την εν λόγω ειδική σύμβαση.

4. Όταν και καθ' όσον ο μεταφορέας και ο υποκαθιστών μεταφορέας είναι υπεύθυνοι, η ευθύνη τους είναι αλληλέγγυος.

5. Το συνολικό ύψος της αποζημίωσης που οφείλεται από τον μεταφορέα, τον υποκαθιστόντα μεταφορέα, καθώς και από τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση της μεταφοράς, δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

6. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν τα δικαιώματα αναγωγής που δύνανται να υπάρξουν ανάμεσα στον μεταφορέα και τον υποκαθιστόντα μεταφορέα.

Άρθρο 28
Τεκμήριο ζημίας σε περίπτωση επαναποστολής

1. Όταν μία αποστολή, η οποία απεστάλη σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, απετέλεσε αντικείμενο επαναποστολής υπαγόμενης σε αυτούς τους ίδιους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και μετά

από αυτήν την επαναποστολή διαπιστώθηκε μία μερική απώλεια ή μία βλάβη, υπάρχει τεκμήριο ότι αυτή έλαβε χώρα κατά την ισχύ του τελευταίου συμβολαίου μεταφοράς, εάν η αποστολή παρέμεινε υπό τη φύλαξη του μεταφορέα και επαναπεστάλη έτσι όπως έφθασε στον τόπο της επαναποστολής.

2. Το τεκμήριο αυτό είναι επίσης εφαρμοστέο όταν το προηγούμενο της επαναποστολής συμβόλαιο μεταφοράς δεν υπαγόταν στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, εάν αυτοί είχαν εφαρμοσθεί σε περίπτωση κατ'ευθείαν αποστολής ανάμεσα στον πρώτο τόπο αποστολής και τον τελευταίο τόπο προορισμού.

3. Επί πλέον, το τεκμήριο αυτό είναι εφαρμοστέο όταν το προηγούμενο της επαναποστολής συμβόλαιο μεταφοράς υπαγόταν σε μία σύμβαση σχετικά με την κατ'ευθείαν διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και με χαρακτήρα συγκρίσιμο με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες και όταν η συμφωνία αυτή περιέχει ένα ίδιο τεκμήριο δικαίου υπέρ των αποστολών που αποστέλλονται σύμφωνα με αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Άρθρο 29
Τεκμήριο απώλειας εμπορεύματος

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει το εμπόρευμα ως απολεσθέν όταν αυτό δεν παραδόθηκε στον παραλήπτη ή δεν τέθηκε στη διάθεση του εντός τριάντα ημερών από τη λήξη των προθεσμιών παράδοσης.

2. Ο δικαιούχος, εισπράττοντας το ποσό αποζημίωσης για το απολεσθέν εμπόρευμα, δύναται να ζητήσει εγγράφως να ειδοποιηθεί χωρίς καθυστέρηση στην περίπτωση που βρεθεί αυτό το εμπόρευμα κατά τή διάρκεια του έτους που ακολουθεί την καταβολή της αποζημίωσης. Ο μεταφορέας αναγνωρίζει γραπτώς την αίτηση αυτή.

3. Εντός τριάντα ημερών μετά την παραλαβή της ειδοποίησης που αναφέρεται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου, ο δικαιούχος δύναται να απαιτήσει να του παραδοθεί το εμπόρευμα έναντι καταβολής των απαιτήσεων που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς και έναντι επιστροφής της αποζημίωσης που έλαβε, αφαιρουμένων, αν συντρέχει περίπτωση, των τελών που θα είχαν συμπεριληφθεί σ'αυτήν την αποζημίωση. Εν τούτοις, διατηρεί τα δικαιώματα του σε αποζημίωση για την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 33 και 35 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

4. Ελλείψει είτε αίτησης που αναφέρεται στην παρ. 2 του παρόντος άρθρου, είτε οδηγιών που δίδονται εντός της προθεσμίας που προβλέπεται στην παρ. 3 του παρόντος άρθρου, ή ακόμη εάν το εμπόρευμα βρεθεί σε διάστημα μεγαλύτερο από ένα έτος μετά την καταβολή της αποζημίωσης, ο μεταφορέας το διαθέτει σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το εμπόρευμα.

Άρθρο 30
Αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας

1. Σε περίπτωση ολικής ή μερικής απώλειας του εμπορεύματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αποκλειομένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, μία αποζημίωση υπολογιζόμενη σύμφωνα με τη χρηματιστηριακή αξία και ελλείψει τέτοιας σύμφωνα με την τρέχουσα τιμή στην αγορά και ελλείψει και της μίας και της άλλης σύμφωνα με την συνήθη αξία των εμπορευμάτων ίδιας φύσης και ποιότητας κατά την ημέρα και στον τόπο όπου έλαβε χώρα η ανάληψη του εμπορεύματος.

2. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει τις 17 λογιστικές μονάδες ανά χιλιόγραμμο ελλείποντος μικτού βάρους.

3. Σε περίπτωση απώλειας ενός σιδηροδρομικού οχήματος, το οποίο κινείται επί των ιδίων τροχών και παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπόρευμα, ή μιας μονάδας διατροπικής μεταφοράς, ή των εξαρτημάτων τους, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλειομένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στη συνήθη αξία του οχήματος ή της μονάδας διατροπικής μεταφοράς ή των εξαρτημάτων τους, κατά την ημέρα και στον τόπο της απώλειας. Εάν είναι αδύνατο να διαπιστωθεί η ημέρα ή ο τόπος της απώλειας, η αποζημίωση περιορίζεται στη συνήθη αξία κατά την ημέρα και στον τόπο ανάληψης του εμπορεύματος.

4. Επί πλέον, ο μεταφορέας οφείλει να επιστρέψει το κόμιστρο, τους τελωνειακούς δασμούς που κατεβλήθησαν και τα άλλα ποσά που πληρώθηκαν σε σχέση με τη μεταφορά του απολεσθέντος εμπορεύματος, με εξαίρεση τους φόρους κατανάλωσης που αφορούν εμπορεύματα που κυκλοφορούν με καθεστώς αναστολής αυτών των φόρων.

Άρθρο 31
Ευθύνη σε περίπτωση απομείωσης (φύρας) καθ' οδόν

1. Όσον αφορά τα εμπορεύματα τα οποία, λόγω της φύσης τους, υπόκεινται γενικώς σε απομείωση καθ'οδόν και μόνον εκ του γεγονότος της μεταφοράς, ο μεταφορέας ευθύνεται, οποιαδήποτε και αν είναι η διαδρομή που πραγματοποιήθηκε, μόνο για το τμήμα της απώλειας που υπερβαίνει τα παρακάτω όρια ανοχής:

α) δύο τοις εκατό του βάρους για τα ρευστά εμπορεύματα που παραδόθηκαν προς μεταφορά σε υγρή κατάσταση,

β) ένα τοις εκατό του βάρους για τα ξηρά εμπορεύματα.

2. Δεν δύναται να γίνει επίκληση του περιορισμού της ευθύνης που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου εάν αποδεικνύεται, δεδομένων των εκ των πραγμάτων περιστάσεων, ότι η απώλεια δεν απορρέει από αιτίες που δικαιολογούν την ανοχή.

3. Στην περίπτωση που πολλά δέματα μεταφέρονται με μία μοναδική φορτωτική, η απομείωση καθ'οδόν υπολογίζεται για κάθε δέμα όταν το βάρος του κατά την αναχώρηση αναγράφεται ξεχωριστά στη φορτωτική ή μπορεί να διαπιστωθεί με άλλο τρόπο.

4. Σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος ή σε περίπτωση απώλειας δέματος, για τον υπολογισμό της αποζημίωσης δεν πραγματοποιείται καμία μείωση που απορρέει από την απομείωση καθ'οδόν.

5. Οι διατάξεις αυτού του άρθρου δεν παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των άρθρων 23 και 25 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 32
Αποζημίωση σε περίπτωση βλάβης

1. Σε περίπτωση βλάβης του εμπορεύματος, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει, αποκλειομένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, μία αποζημίωση ισοδύναμη

με την υποτίμηση της αξίας του εμπορεύματος. Το ύψος της υπολογίζεται εφαρμόζοντας στην αξία του εμπορεύματος, που καθορίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, το ποσοστό υποτίμησης της αξίας που διαπιστώθηκε στον τόπο προορισμού.

2. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει:

α) το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση ολικής απώλειας, εάν από τη βλάβη υποτιμήθηκε η αξία όλης της αποστολής,

β) το ύψος στο οποίο αυτή θα ανήρχετο σε περίπτωση απώλειας του τμήματος που υποτιμήθηκε η αξία του, εάν από τη βλάβη υποτιμήθηκε η αξία μόνον ενός τμήματος της αποστολής.

3. Σε περίπτωση βλάβης ενός σιδηροδρομικού οχήματος, το οποίο κινείται επί των ιδίων τροχών και παραδόθηκε προς μεταφορά ως εμπόρευμα, ή μίας μονάδας διατροπικής μεταφοράς, ή των εξαρτημάτων τους, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλειομένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στο κόστος αποκατάστασης του. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει το ποσό που οφείλεται σε περίπτωση απώλειας.

4. Ο μεταφορέας οφείλει επί πλέον να επιστρέψει, σύμφωνα με την αναλογία που καθορίζεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου, τα τέλη που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 33
Αποζημίωση σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης

1. Εάν μία ζημία, συμπεριλαμβανομένης μίας βλάβης, προκύπτει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση η οποία δεν υπερβαίνει το τετραπλάσιο του κομίστρου.

2. Σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος, η αποζημίωση που προβλέπεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου δεν προστίθεται σε εκείνη που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Σε περίπτωση μερικής απώλειας του εμπορεύματος, η αποζημίωση που προβλέπεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου δεν υπερβαίνει το τετραπλάσιο του κομίστρου του μη απολεσθέντος τμήματος της αποστολής.

4. Σε περίπτωση βλάβης του εμπορεύματος που δεν απορρέει από την υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης, η αποζημίωση που προβλέπεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου, εάν υφίσταται, προστίθεται σε εκείνη που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 32 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

5. Σε καμμία περίπτωση, η σώρευση της αποζημίωσης, που προβλέπεται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου, με εκείνες που προβλέπονται σης διατάξεις των άρθρων 30 και 32 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν συνεπάγεται την καταβολή αποζημίωσης που να υπερβαίνει εκείνη που θα οφειλόταν σε περίπτωση ολικής απώλειας του εμπορεύματος.

6. Όταν, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 16 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η προθεσμία παράδοσης έχει οριστεί μέσω συμφωνίας, αυτή η συμφωνία δύναται να προβλέπει άλλους τρόπους αποζημίωσης από αυτούς που προβλέπονται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου. Στην περίπτωση αυτή, εάν έχει συμβεί υπέρβαση των προθεσμιών παράδοσης που προβλέπονται στις διατάξεις των παρ. 2 έως 4 του άρθρου 16 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει είτε την αποζημίωση που προβλέπεται από την προαναφερθείσα συμφωνία, είτε εκείνη που προβλέπεται στις διατάξεις των παρ. 1 έως 5 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 34
Αποζημίωση σε περίπτωση δήλωσης αξίας

Ο αποστολέας και ο μεταφορέας δύνανται να συμφωνήσουν να δηλώσει ο αποστολέας, επί της φορτωτικής, μία αξία του εμπορεύματος που υπερβαίνει το όριο που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 30 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Στην περίπτωση αυτή, το δηλωμένο ποσό υποκαθιστά αυτό το όριο.

Άρθρο 35
Αποζημίωση σε περίπτωση δήλωσης ιδιαίτερης αποζημίωσης

Ο αποστολέας και ο μεταφορέας δύνανται να συμφωνήσουν να αναγράψει ο αποστολέας, επί της φορτωτικής, αριθμητικά το ποσό μιας ιδιαίτερης αποζημίωσης, για την περίπτωση απώλειας ή βλάβης και για την περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης. Σε περίπτωση δήλωσης ιδιαίτερης αποζημίωσης, μπορεί να ζητηθεί εκτός από τις αποζημιώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των άρθρων 30, 32 και 33 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, η αποκατάσταση της αποδεδειγμένης συμπληρωματικής ζημίας μέχρι του δεδηλωμένου ποσού.

Άρθρο 36
Απώλεια δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 15, των παρ. 6 και 7 του άρθρου 19 και των άρθρων 30, 32, 33, 34 και 35 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο μεταφορέας, είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει εξ'αυτής της πράξης η παράλειψης.

Άρθρο 37
Μετατροπή και τόκοι

1. Όταν ο υπολογισμός της αποζημίωσης προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες, αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισοτιμία κατά την ημέρα πληρωμής της αποζημίωσης και στον τόπο πληρωμής της.

2. Ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης από την ημέρα της απαίτησης που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 43 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, που υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό ετησίως, ή, εάν δεν υπήρξε απαίτηση, από την ημέρα κατάθεσης αγωγής.

3. Εάν ο δικαιούχος δεν παραδώσει στον μεταφορέα, εντός ευλόγου προθεσμίας που του έχει καθοριστεί, τα απαραίτητα δικαιολογητικά για την οριστική εξόφληση της απαίτησης, οι τόκοι δεν τρέχουν για την περίοδο μεταξύ της λήξης της καθορισμένης προθεσμίας και της πραγματικής προσκόμισης αυτών των εγγράφων.

Άρθρο 38
Ευθύνη σε σιδηροδρομική - θαλάσσια κυκλοφορία

1. Στις σιδηροδρομικές - θαλάσσιες μεταφορές που χρησιμοποιούν τις θαλάσσιες γραμμές που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης, κάθε Κράτος μέλος δύναται, ζητώντας να γίνει η κατάλληλη μνεία στον Πίνακα Γραμμών που υπάγονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, να προσθέσει το σύνολο των παρακάτω αναφερόμενων απαλλακτικών αιτιών σε εκείνες που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 23 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων:

α) πυρκαγιά, υπό τον όρο ο μεταφορέας να αποδείξει ότι δεν προκλήθηκε από πράξη του ή από σφάλμα δικό του, ή του πλοίαρχου, των ναυτικών, του πλοηγού ή των εντεταλμένων του,

β) διάσωση ή απόπειρα διάσωσης ζωών ή αγαθών στη θάλασσα,

γ) φόρτωση του εμπορεύματος στη γέφυρα του πλοίου, υπό τον όρο ότι αυτό φορτώθηκε στη γέφυρα με τη συγκατάθεση του αποστολέα η οποία δίδεται επί της φορτωτικής και υπό τον όρο ότι αυτό δεν είναι πάνω σε βαγόνι,

δ) κίνδυνοι ή ατυχήματα θαλάσσης ή άλλων πλωτών υδάτων.

2. Ο μεταφορέας δεν δύναται να προβάλει τις απαλλακτικές αιτίες που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου παρά εάν αποδείξει ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης επήλθε στη θαλάσσια διαδρομή, από τη στιγμή φόρτωσης του εμπορεύματος στο πλοίο μέχρι την εκφόρτωση του από το πλοίο.

3. Οταν ο μεταφορέας προβάλλει απαλλακτικές αιτίες που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, παραμένει εν τούτοις υπεύθυνος εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η απώλεια, η βλάβη ή η υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης οφείλεται σε σφάλμα του μεταφορέα, του πλοιάρχου, των ναυτικών, του πλοηγού ή των εντεταλμένων του μεταφορέα.

4. Οταν η ίδια θαλάσσια διαδρομή εξυπηρετείται από πολλές επιχειρήσεις που είναι εγγεγραμμένες στον Πίνακα Γραμμών σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 24 της κυρίως Σύμβασης, το εφαρμοστέο καθεστώς ευθύνης σ' αυτή τη διαδρομή πρέπει να είναι το ίδιο για όλες αυτές τις επιχειρήσεις. Επί πλέον, όταν αυτές οι επιχειρήσεις ενεγράφησαν στον Πίνακα κατόπιν αιτήσεως πολλών Κρατών μελών, η υιοθέτηση αυτού του καθεστώτος πρέπει εκ των προτέρων να αποτελέσει αντικείμενο μίας συμφωνίας ανάμεσα σ'αυτά τα Κράτη.

5. Τα μέτρα που λαμβάνονται σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 1 και 4 του παρόντος άρθρου κοινοποιούνται στον Γενικό Γραμματέα Τίθενται σε ισχύ το νωρίτερο, κατά τη λήξη μίας προθεσμίας τριάντα ημερών από την ημέρα κατά την οποία ο Γενικός Γραμματέας τις κοινοποιεί στα άλλα Κράτη μέλη. Οι καθ'οδόν αποστολές δεν επηρεάζονται από τα εν λόγω μέτρα.

Άρθρο 39
Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται της ευθύνης που τον βαρύνει δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων όταν η ζημία προκλήθηκε από ένα πυρηνικό ατύχημα και όταν υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται μία πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο το οποίο τον υποκαθιστά, κατ'εφαρμογή των νόμων και των διατάξεων ενός Κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας.

Άρθρο 40
Πρόσωπα για τα οποία ευθύνεται ο μεταφορέας

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τους εκπροσώπους του και για τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει για την εκτέλεση της μεταφοράς όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της ήσκησης των καθηκόντων τους. Οι διαχειριστές της σιδηροδρομικής υποδομής επί της οποίας πραγματοποιείται η μεταφορά θεωρούνται ως πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας για την εκτέλεση της μεταφοράς.

Άρθρο 41
Λοιπές αξιώσεις

1. Σε όλες τις περιπτώσεις κατά τις οποίες εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν μπορεί να ασκηθεί κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των εκπροσώπων και των άλλων προσώπων για τα οποία είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 40 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ IV
ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 42
Πρωτόκολλο διαπίστωσης

1. Όταν ανακαλύπτεται ή τεκμαίρεται από τον μεταφορέα μία μερική απώλεια ή μία βλάβη, ή που ο δικαιούχος επικαλείται την ύπαρξη τους, ο μεταφορέας πρέπει να συντάξει χωρίς καθυστέρηση, παρουσία του δικαιούχου εάν είναι δυνατόν, ένα πρωτόκολλο που να διαπιστώνει, ανάλογα με τη φύση της ζημίας, την κατάσταση του εμπορεύματος, το βάρος του και, καθ' όσον είναι δυνατόν, τη σπουδαιότητα της ζημίας, την αιτία της και τη στιγμή που αυτή έλαβε χώρα.

2. Ένα αντίγραφο του πρωτοκόλλου διαπίστωσης πρέπει να δίδεται δωρεάν στον δικαιούχο.

3. Όταν ο δικαιούχος δεν αποδέχεται τις διαπιστώσεις του πρωτοκόλλου, δύναται να ζητήσει όπως η κατάσταση και το βάρος του εμπορεύματος καθώς η αιτία και το ύψος της ζημίας διαπιστωθούν από έναν εμπειρογνώμονα διορισμένο από τα.συμβαλλόμενα μέρη ή μέσω δικαστικής οδού. Η διαδικασία υπάγεται στους νόμους και διατάξεις του Κράτους όπου έλαβε χώρα η διαπίστωση.

Άρθρο 43
Διοικητικές αιτήσεις

1. Οι διοικητικές αιτήσεις σχετικά με το συμβόλαιο μεταφοράς πρέπει να απευθύνονται εγγράφως στον μεταφορέα κατά του οποίου δύναται να ασκηθεί η αγωγή.

2. Το δικαίωμα υποβολής μίας διοικητικής αίτησης ανήκει στα πρόσωπα τα οποία έχουν το δικαίωμα να ενάγουν τον μεταφορέα.

3. Ο αποστολέας για να υποβάλει τη διοικητική αίτηση, πρέπει να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής. Ελλείψει αυτού, ο αποστολέας πρέπει να προσκομίσει την έγκριση του παραλήπτη ή να αποδείξει ότι αυτός αρνήθηκε το εμπόρευμα.

4. Ο παραλήπτης, για να υποβάλει μία διοικητική αίτηση, πρέπει να προσκομίσει τη φορτωτική εάν του παραδόθηκε.

5. Η φορτωτική, το αντίγραφο και τα άλλα έγγραφα που ο δικαιούχος κρίνει χρήσιμο να επισυνάψει στη διοικητική αίτηση πρέπει να προσκομισθούν είτε σε πρωτότυπα, είτε σε αντίγραφα, αν συντρέχει περίπτωση, δεόντως επικυρωμένα εάν το ζητήσει ο μεταφορέας.

6. Κατά το διακανονισμό της διοικητικής αίτησης, ο μεταφορέας δύναται να απαιτήσει την προσκόμιση του πρωτοτύπου της φορτωτικής, του αντιγράφου ή του δελτίου απότισης με σκοπό να αναγράψει σ'αυτά τη διαπίστωση του διακανονισμού.

Άρθρο 44
Πρόσωπα τα οποία δύνανται
να ενάγουν τον μεταφορέα

1. Με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, οι αγωγές που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς ανήκουν:

α) στον αποστολέα μέχρι τη στιγμή που ο παραλήπτης:

1. παρέλαβε τη φορτωτική
2. αποδέχτηκε το εμπόρευμα
3. άσκησε τα δικαιώματα που του ανήκουν δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 17 ή της παρ. 3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

β) στον παραλήπτη από τη στιγμή που αυτός:

1. παρέλαβε τη φορτωτική
2. αποδέχτηκε το εμπόρευμα
3. άσκησε τα δικαιώματα που του ανήκουν δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 17 ή της παρ. 3 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Το δικαίωμα του παραλήπτη να ασκήσει μία αγωγή παύει μόλις το πρόσωπο που έχει οριστεί από τον παραλήπτη σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων παρέλαβε τη φορτωτική, αποδέχτηκε το εμπόρευμα ή άσκησε τα δικαιώματα που του ανήκουν δυνάμει των διατάξεων της παρ. 3 του άρθρου 17 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Η αγωγή περί επιστροφής ενός ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς ανήκει μόνον σε αυτόν που πραγματοποίησε την πληρωμή.

4. Η αγωγή σχετικά με τις αποτίσεις ανήκει μόνον στον αποστολέα.

5. Ο αποστολέας, για να ασκήσει τις αγωγές, πρέπει να προσκομίσει το αντίγραφο της φορτωτικής. Ελλείψει αυτού, πρέπει να προσκομίσει την έγκριση του παραλήπτη, ή να αποδείξει οn αυτός αρνήθηκε το εμπόρευμα. Εν ανάγκη, ο αποστολέας πρέπει να αποδείξει την απουσία ή την απώλεια της φορτωτικής.

6. Ο παραλήπτης, για να ασκήσει τις αγωγές, πρέπει να προσκομίσει τη φορτωτική εάν του παραδόθηκε.

Άρθρο 45
Μεταφορείς κατά των οποίων
δύναται να ασκηθεί αγωγή

1. Οι αγωγές που στηρίζονται στο συμβόλαιο μεταφοράς δύνανται να ασκηθούν, με την επιφύλαξη των διατάξεων των παρ. 3 και 4 του παρόντος άρθρου, μόνον κατά του πρώτου ή του τελευταίου μεταφορέα ή κατά εκείνου που εκτελούσε το τμήμα της μεταφοράς κατά τη διάρκεια του οποίου έλαβε χώρα το γενεσιουργό γεγονός της αγωγής.

2. Στην περίπτωση μεταφορών που πραγματοποιήθηκαν από διαδοχικούς μεταφορείς, όταν ο μεταφορέας που οφείλει να παραδώσει το εμπόρευμα είναι καταχωρημένος με την συγκατάθεση του στη φορτωτική, αυτός δύναται να εναχθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ακόμα και αν δεν παρέλαβε ούτε το εμπόρευμα ούτε τη φορτωτική.

3. Η αγωγή περί επιστροφής ενός ποσού που καταβλήθηκε δυνάμει του συμβολαίου μεταφοράς δύναται να ασκηθεί κατά του μεταφορέα που εισέπραξε αυτό το ποσό ή κατά εκείνου υπέρ του οποίου εισπράχθηκε.

4. Η αγωγή σχετικά με τις αποτίσεις δύναται να ασκηθεί μόνον κατά του μεταφορέα που ανέλαβε το εμπόρευμα στον τόπο αποστολής.

5. Η αγωγή δύναται να ασκηθεί κατά ενός μεταφορέα άλλον αττό αυτούς που αναφέρονται στις διατάξεις των παρ. 1 έως 4 του παρόντος άρθρου, όταν υποβάλλεται ως ανταγωγική απαίτηση ή ως ένσταση στο δικαστήριο σχετικά με μία κύρια αγωγή βασισμένη στο ίδιο συμβόλαιο μεταφοράς.

6. Στο μέτρο που οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται στον υποκαθκπόντα μεταφορέα, αυτός δύναται επίσης να εναχθεί.

7. Εάν ο ενάγων έχει την επιλογή ανάμεσα σε πολλούς μεταφορείς, το δικαίωμα επιλογής του παύει από τη στιγμή που η αγωγή εγείρεται κατά ενός από αυτούς. Το ίδιο ισχύει και εάν ο ενάγων έχει την επιλογή ανάμεσα σε έναν ή περισσότερους μεταφορείς και έναν υποκαθιστόντα μεταφορέα.

Άρθρο 46
Δικαιοδοσία

1. Οι αγωγές που στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δύνανται να εγερθούν ενώπιον των δικαστηρίων των Κρατών μελών που ορίζονται με μια κοινή συμφωνία από τα συμβαλλόμενα μέρη ή ενώπιον του δικαστηρίου του Κράτους μέλους στην επικράτεια του οποίου:

α) ο εναγόμενος έχει την κατοικία του ή τη συνήθη διαμονή του, την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή το πρακτορείο που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς, ή

β) βρίσκεται ο τόπος ανάληψης του εμπορεύματος ή ο τόπος που προβλέπεται για την παράδοση.

Άλλα δικαστήρια δεν δύνανται να επιληφθούν της υπόθεσης.

2. Όταν μία αγωγή που στηρίζεται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δικάζεται ενώπιον αρμόδιου δικαστηρίου σύμφωνα με τους όρους των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, ή όταν σε μία τέτοια διαφορά εκδόθηκε απόφαση από ένα τέτοιο δικαστήριο, δεν μπορεί να εγερθεί οποιαδήποτε νέα αγωγή για την ίδια αιτία ανάμεσα στα ίδια μέρη εκτός εάν η απόφαση του δικαστηρίου ενώπιον του οποίου υπεβλήθη η πρώτη αγωγή δεν είναι δυνατόν να εκτελεστεί στο Κράτος όπου υπεβλήθη η νέα αγωγή.

Άρθρο 47
Απόσβεση των αξιώσεων

Η αποδοχή του εμπορεύματος από τον δικαιούχο αποσβένει κάθε αξίωση, κατά του μεταφορέα, που γεννάται

από το συμβόλαιο μεταφοράς,,σε περίπτωση μερικής απώλειας, βλάβης ή υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης.

Ωστόσο, η αξίωση δεν αποσβέννυται:

α) σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, εάν:

1. η απώλεια ή η βλάβη διαπιστώθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων πριν από την αποδοχή του εμπορεύματος από τον δικαιούχο,

2. η διαπίστωση που θα έπρεπε να γίνει σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων παραλείφθηκε από σφάλμα του μεταφορέα.

β) σε περίπτωση μη εμφανούς ζημίας της οποίας η ύπαρξη διαπιστώθηκε μετά την αποδοχή του εμπορεύματος από τον δικαιούχο, εάν αυτός:

1. ζητήσει την διαπίστωση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 42 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων αμέσως μετά την ανακάλυψη της ζημίας και το αργότερο εντός των επτά ημερών που ακολουθούν μετά την αποδοχή του εμπορεύματος, και

2. αποδείξει, επί πλέον ότι η ζημία προκλήθηκε μεταξύ της ανάληψης του εμπορεύματος και της παράδοσης,

γ) σε περίπτωση υπέρβασης της προθεσμίας παράδοσης, εάν ο δικαιούχος άσκησε τα δικαιώματα του, εντός εξήντα ημερών, ενώπιον ενός από τους μεταφορείς που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου 45 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων,

δ) εάν ο δικαιούχος αποδείξει ότι η ζημία προκύπτει από μία πράξη ή παράλειψη που διεπράχθη είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Εάν το εμπόρευμα επαναπεστάλη σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι αξιώσεις, σε περίπτωση μερικής απώλειας ή βλάβης, που γεννήθηκαν από ένα από τα προηγούμενα συμβόλαια μεταφοράς αποσβέννυνται ωσάν να επρόκειτο για ένα μοναδικό συμβόλαιο.

Άρθρο 48
Παραγραφή

1. Η αξίωση που γεννάται από το συμβόλαιο μεταφοράς παραγράφεται σε ένα έτος. Ωστόσο, η αξίωση παραγράφεται σε δύο έτη εάν πρόκειται για αξίωση:

α) περί καταβολής απότισης που ο μεταφορέας εισέπραξε από τον παραλήπτη,

β) περί καταβολής του προϊόντος πώλησης που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα,

γ) λόγω ζημίας που προέκυψε από πράξη ή παράλειψη διαπραχθείσα είτε με πρόθεση να προκληθεί μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζη μία πιθανώς θα προκύψει,

δ) θεμελιωμένη σε ένα από τα προηγούμενα της επαναποστολής συμβόλαια μεταφοράς, στην περίπτωση που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 28 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Η παραγραφή τρέχει:

α) για την αξίωση περί αποζημίωσης για ολική απώλεια: από την τριακοστή ημέρα που ακολουθεί μετά τη λήξη της προθεσμίας παράδοσης,

β) για την αξίωση περί αποζημίωσης για μερική απώλεια, βλάβη ή υπέρβαση της προθεσμίας παράδοσης: από την ημέρα που έλαβε χώρα η παράδοση,

γ) σε όλες τις άλλες περιπτώσεις:από την ημέρα που δύναται να ασκηθεί το δικαίωμα.

Η ημέρα που αναφέρεται ως σημείο εκκίνησης της παραγραφής δεν περιλαμβάνεται ποτέ εντός της προθεσμίας.

3. Η παραγραφή αναστέλλεται μέσω έγγραφης διοικητικής αίτησης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 43 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων μέχρι την ημέρα που ο μεταφορέας απορρίψει εγγράφως τη διοικητική αίτηση και επιστρέψει τα συνημμένα σ'αυτήν έγγραφα. Σε περίπτωση μερικής αποδοχής της διοικητικής αίτησης, η παραγραφή ξανατρέχει για το τμήμα της διοικητικής αίτησης το οποίο παραμένει επίδικο. Η απόδειξη της παραλαβής της διοικητικής αίτησης ή της απάντησης και εκείνης της επιστροφής των εγγράφων αναλαμβάνονται από το μέρος που επικαλείται αυτό το γεγονός. Οι μεταγενέστερες διοικητικές αιτήσεις έχοντας το ίδιο αντικείμενο δεν αναστέλλουν την παραγραφή.

4. Η αξίωση που έχει παραγραφεί δεν δύναται πλέον να ασκηθεί, ακόμα και υπό μορφή ανταγωγικής απαίτησης ή ένστασης.

5. Άλλως, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο.

ΤΙΤΛΟΣ V
ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΣ

Άρθρο 49
Διακανονισμός

1. Κάθε μεταφορέας, ο οποίος εισέπραξε είτε κατά την αναχώρηση, είτε κατά την άφιξη, τα τέλη ή άλλες απαιτήσεις που απορρέουν από το συμβόλαιο μεταφοράς ή που θα έπρεπε να εισπράξει αυτά τα τέλη ή άλλες απαιτήσεις, πρέπει να καταβάλει στους ενδιαφερόμενους μεταφορείς το μερίδιο που τους ανήκει. Οι τρόποι πληρωμής καθορίζονται μέσω σύμβασης ανάμεσα στους μεταφορείς.

2. Οι διατάξεις του άρθρου 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται και στις σχέσεις ανάμεσα στους διαδοχικούς μεταφορείς.

Άρθρο 50
Δικαίωμα αναγωγής

1. Ο μεταφορέας που κατέβαλε μία αποζημίωση δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, έχει δικαίωμα αναγωγής κατά των μεταφορέων που έχουν συμμετάσχει στη μεταφορά σύμφωνα με τις ακόλουθες διατάξεις:

α) ο μεταφορέας που προκάλεσε τη βλάβη είναι ο μόνος υπεύθυνος,

β) όταν η ζημία προκλήθηκε από πολλούς μεταφορείς, κάθε ένας από αυτούς ευθύνεται για τη ζημία που αυτός προκάλεσε. Εάν η διάκριση είναι αδύνατη, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ τους σύμφωνα με τις διατάξεις της περίπτωσης γ) της παρ. 1 του παρόντος άρθρου,

γ) εάν δεν μπορεί να αποδειχτεί ποιος από τους μεταφορείς προκάλεσε τη ζημία, η αποζημίωση κατανέμεται μεταξύ όλων των μεταφορέων που έχουν συμμετάσχει στη μεταφορά, με εξαίρεση εκείνους που αποδεικνύουν ότι η ζημία δεν προκλήθηκε από αυτούς. Η κατανομή πραγματοποιείται κατ'αναλογία του τμήματος του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε έναν από τους μεταφορείς.

2. Σε περίπτωση αφερεγγυότητας ενός από αυτούς τους μεταφορείς, το μερίδιο που τον βαρύνει και δεν το κατέβαλε κατανέμεται μεταξύ όλων των άλλων μεταφορέων που έχουν συμμετάσχει στη μεταφορά, κατ'αναλογία του τμήματος του κομίστρου που αντιστοιχεί σε κάθε έναν από αυτούς.

Άρθρο 51
Διαδικασία αναγωγής

1. Το βάσιμο της καταβολής, που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα που άσκησε μία αναγωγή δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 50 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, δεν δύναται να αμφισβητηθεί από τον μεταφορέα κατά του οποίου ασκήθηκε η αναγωγή, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε με δικαστική απόφαση και αυτός ο τελευταίος μεταφορέας δεόντως κλητευθείς είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία. Ο δικαστής, που έχει επιληφθεί της κύριας αγωγής, καθορίζει τις προθεσμίες για την επίδοση της κλήσης και για την παρέμβαση.

2. Ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής πρέπει να διατυπώσει το αίτημα του σε μία και την αυτή δικαστική Αρχή κατά όλων των μεταφορέων με τους οποίους δεν συμβιβάστηκε, με ποινή να χάσει το δικαίωμα αναγωγής κατά αυτών που δεν θα είχε εναγάγει.

3. Ο δικαστής οφείλει να αποφανθεί με μία και την αυτή απόφαση επί όλων των αναγωγών των οποίων έχει επιληφθεί.

4. Ο μεταφορέας που επιθυμεί να ασκήσει το δικαίωμα αναγωγής δύναται να προσφύγει στις δικαστικές Αρχές του Κράτους στην επικράτεια του οποίου ένας από τους μεταφορείς που συμμετείχαν στη μεταφορά έχει την κύρια έδρα του ή το υποκατάστημα ή την επιχείρηση που συνήψε το συμβόλαιο μεταφοράς.

5. Οταν η αγωγή πρέπει να κατατεθεί κατά πολλών μεταφορέων, ο μεταφορέας που ασκεί το δικαίωμα αναγωγής δύναται να επιλέξει μεταξύ των αρμοδίων δικαστηρίων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του παρόντος άρθρου, εκείνο ενώπιον του οποίου θα καταθέσει την προσφυγή του.

6. Οι αξιώσεις από δικαιώματα αναγωγής δεν δύνανται να ασκηθούν ενώπιον της δικαστικής Αρχής η οποία έχει επιληφθεί της αίτησης αποζημίωσης του δικαιούχου βάσει του συμβολαίου μεταφοράς.

Άρθρο 52
Συμφωνίες στο θέμα των αναγωγών

Οι μεταφορείς είναι ελεύθερα να συμφωνήσουν μεταξύ τους διατάξεις οι οποίες παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των άρθρων 49 και 50 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Κανονισμός σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID - Προσάρτημα Γ της Σύμβασης COTIF1999)

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών Κανονισμός εφαρμόζεται:

α) στις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων στην επικράτεια των Κρατών μελών,

β) στις, συμπληρωματικά της σιδηροδρομικής μεταφοράς, μεταφορές στις οποίες εφαρμόζονται οι Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες CIM, με την επιφύλαξη των διεθνών διατάξεων που διέπουν τις μεταφορές με άλλο τρόπο μεταφοράς, καθώς και στις δραστηριότητες που προβλέπονται από τις διατάξεις του Παραρτήματος του παρόντος Κανονισμού.

2. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα, των οποίων τη μεταφορά αποκλείουν οι διατάξεις του Παραρτήματος, δεν πρέπει να αποτελούν αντικείμενο μίας διεθνούς μεταφοράς.

Άρθρο 2
Εξαιρέσεις

Ο παρών Κανονισμός δεν εφαρμόζεται, καθ' ολοκληρία ή εν μέρει, στις μεταφορές επικινδύνων εμπορευμάτων των οποίων η εξαίρεση προβλέπεται από τις διατάξεις του Παραρτήματος. Εξαιρέσεις μπορούν να προβλέπονται μόνον όταν η ποσότητα, η φύση των εξαιρουμένων μεταφορών ή η συσκευασία εγγυώνται την ασφάλεια της μεταφοράς.

Άρθρο 3
Περιορισμοί

Κάθε Κράτος μέλος διατηρεί το δικαίωμα να ρυθμίζει κανονιστικά ή να απαγορεύει τη διεθνή μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων στην ετπκράτειά του για λόγους άλλους από εκείνους της ασφάλειας κατά τη διάρκεια της μεταφοράς.

Άρθρο 4
Άλλες διατάξεις

Οι μεταφορές σης οποίες εφαρμόζεται ο παρών Κανονισμός εξακολουθούν να υπάγονται σης εθνικές ή διεθνείς διατάξεις πού εφαρμόζονται γενικά στη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων.

Άρθρο 5
Τόπος αποδεκτών αμαξοστοιχιών.
Μεταφορά ως χειραποσκευές, ως αποσκευές
ή επί αυτοκινούμενων οχημάτων

1. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα δύνανται να μεταφέρονται μόνον με εμπορικές αμαξοστοιχίες, με εξαίρεση:

α) τα επικίνδυνα εμπορεύματα τα οποία είναι δεκτά προς μεταφορά, σύμφωνα με ης διατάξεις του Παραρτήματος, τηρώντας τις αρμόζουσες ανώτατες ποσότητες και τους ειδικούς όρους μεταφοράς με άλλες αμαξοστοιχίες από ης εμπορικές.

β) τα επικίνδυνα εμπορεύματα που μεταφέρονται, σύμφωνα με τους ειδικούς όρους του Παραρτήματος, ως χειραποσκευές, αποσκευές ή εντός ή επί αυτοκινούμενων οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV.

2. Ο επιβάτης δεν δύναται να πάρει μαζί του επικίνδυνα εμπορεύματα ως χειραποσκευές ή να τα στείλει ως αποσκευές ή πάνω σε οχήματα εάν αυτά δεν ανταποκρίνονται στους ειδικούς όρους του Παραρτήματος.

Άρθρο 6
Παράρτημα

Το Παράρτημα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του παρόντος Κανονισμού.

Το Παράρτημα θα λάβει το περιεχόμενο που θα αποφασίσει η Επιτροπή εμπειρογνωμόνων για τη μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων κατά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999 το οποίο τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980, σύμφωνα με

τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 19 αυτής της Σύμβασης.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία

(ΕΝΚ/CUV - Προσάρτημα Δ της Σύμβασης COTIF1999)

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε διμερή ή πολυμερή συμβόλαια που αφορούν στη χρήση σιδηροδρομικών οχημάτων ως μέσων μεταφοράς για την πραγματοποίηση μεταφορών σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIV και σύμφωνα με τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες CIM.

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος:

α) «σιδηροδρομική επιχείρηση» σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει την έγκριση να μεταφέρει πρόσωπα ή εμπορεύματα και η οποία εξασφαλίζει την έλξη,

β) «όχημα» σημαίνει κάθε όχημα, κατάλληλο να κυκλοφορεί επί των ιδίων τροχών σε σιδηροδρομικές γραμμές, μη εξοπλισμένο με μέσο έλξης,

γ) «κάτοχος» σημαίνει αυτόν ο οποίος εκμεταλλεύεται οικονομικώς, κατά τρόπο διαρκή, ένα σιδηροδρομικό όχημα ως μέσο μεταφοράς, του οποίου είτε είναι κύριος είτε έχει το δικαίωμα διάθεσής του,

δ) «σταθμός έδρας» σημαίνει τον τόπο ο οποίος αναγράφεται επί του οχήματος και στον οποίο το όχημα αυτό δύναται ή πρέπει να επαναποσταλεί σύμφωνα με τους όρους του συμβολαίου χρήσης.

Άρθρο 3
Σήματα και εγγραφές επί των οχημάτων

1. Τηρουμένων των διατάξεων σχετικά με την τεχνική αποδοχή των οχημάτων σε διεθνή κυκλοφορία, αυτός ο οποίος διαθέτει ένα όχημα, δυνάμει ενός συμβολαίου που αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 1 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πρέπει να βεβαιώνεται ότι επί του οχήματος αναγράφονται τα ακόλουθα:

α) η ένδειξη του κατόχου,

β) αν συντρέχει περίπτωση, η ένδειξη της σιδηροδρομικής επιχείρησης στο στόλο οχημάτων της οποίας είναι ενταγμένο το όχημα,

γ) αν συντρέχει περίπτωση, την ένδειξη του σταθμού έδρας,

δ) άλλα σήματα και εγγραφές που συμφωνήθηκαν στο συμβόλαιο χρήσης.

2. Τα σήματα και οι εγγραφές που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δύνανται να συμπληρώνονται μέσω ηλεκτρονικών μέσων ταυτοποίησης.

Άρθρο 4
Ευθύνη σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης ενός οχήματος

1. Η σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την απώλεια ή τη βλάβη του οχήματος αυτού ή των παρελκομένων του, εκτός εάν αποδείξει ότι η ζημία δεν απορρέει από σφάλμα της.

2. Η σιδηροδρομική επιχείρηση δεν ευθύνεται για τη ζημία που απορρέει από την απώλεια των παρελκομένων τα οποία δεν αναγράφονται επί των δύο πλευρών του οχήματος ή που δεν μνημονεύονται στον κατάλογο που το συνοδεύει.

3. Σε περίπτωση απώλειας του οχήματος ή των παρελκομένων του, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλειομένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στη συνήθη αξία του οχήματος ή των παρελκομένων του στον τόπο και κατά τη στιγμή της απώλειας. Εάν είναι αδύνατον να διαπιστωθεί η ημέρα ή ο τόπος της απώλειας, η αποζημίωση περιορίζεται στη συνήθη αξία κατά την ημέρα και στον τόπο όπου παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση.

4. Σε περίπτωση βλάβης του οχήματος ή των παρελκομένων του, η αποζημίωση περιορίζεται, αποκλειομένων οποιωνδήποτε άλλων αποζημιώσεων, στα έξοδα αποκατάστασης. Η αποζημίωση δεν υπερβαίνει το ποσό που οφείλεται σε περίπτωση απώλειας.

5. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διατάξεις οι οποίες να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των παρ. 1 έως 4 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 5
Απώλεια του δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται από τις διατάξεις των παρ. 3 και 4 του άρθρου 4 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από μία πράξη ή μία παράλειψη που διέπραξε η σιδηροδρομική επιχείρηση, είτε με την πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 6
Τεκμήριο απώλειας ενός οχήματος

1. Ο δικαιούχος δύναται, χωρίς να έχει να προσκομίσει άλλες αποδείξεις, να θεωρήσει ένα όχημα ως απολεσθέν, όταν ζήτησε από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, στην οποία έχει παραδώσει το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, να αναζητήσει αυτό το όχημα και αν το όχημα δεν τέθηκε στη διάθεση του εντός των τριών μηνών που ακολουθούν την ημέρα άφιξης της αίτησης του ή ακόμη και όταν δεν έλαβε καμμία ένδειξη σχετικά με τον τόπο όπου βρίσκεται το όχημα. Στην ως άνω προθεσμία προστίθεται η διάρκεια ακινητοποίησης του οχήματος λόγω οποιουδήποτε αιτίου για το οποίο δεν ευθύνεται η σιδηροδρομική επιχείρηση ή λόγω βλάβης.

2. Εάν το όχημα που θεωρήθηκε ως απολεσθέν βρεθεί μετά την καταβολή της αποζημίωσης, ο δικαιούχος δύναται, εντός μίας προθεσμίας έξι μηνών από την παραλαβή της ειδοποίησης που τον ενημερώνει επί του θέματος, να απαιτήσει από τη σιδηροδρομική επιχείρηση, στην οποία παρέδωσε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, να του επιστραφεί το όχημα στο σταθμό έδρας ή σε οποιοδήποτε άλλο τόπο συμφωνηθεί, χωρίς τέλη και έναντι επιστροφής της αποζημίωσης,

3. Εάν δεν διατυπωθεί το αίτημα που αναφέρεται στις διατάξεις της παρ. 2 του παρόντος άρθρου ή αν το

όχημα βρεθεί σε διάστημα μεγαλύτερο του ενός έτους μετά την καταβολή της αποζημίωσης, η σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία ο δικαιούχος παρέδωσε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, διευθετεί το θέμα σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις που ισχύουν στον τόπο όπου βρίσκεται το όχημα.

4. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διατάξεις οι οποίες να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των παρ. 1 έως 3 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 7
Ευθύνη λόγω βλάβης που προκλήθηκε από ένα όχημα

1. Αυτός ο οποίος, δυνάμει ενός συμβολαίου το οποίο αναφέρεται στο άρθρο 1 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, παρέδωσε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς ευθύνεται, όταν του αποδίδεται σφάλμα, για τη βλάβη που προκλήθηκε από αυτό το όχημα.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διατάξεις οι οποίες να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 8
Υποκατάσταση

Όταν το συμβόλαιο χρήσης οχημάτων προβλέπει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση δύναται να παραδώσει το όχημα, κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, σε άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, η σιδηροδρομική επιχείρηση δύναται, με τη σύμφωνη γνώμη του κατόχου, να συμφωνήσει με τις άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις:
α) ότι, με την επιφύλαξη του δικαιώματος αναγωγής, αυτή τις υποκαθιστά όσον αφορά την ευθύνη, έναντι του κατόχου, σε περίπτωση απώλειας ή βλάβης του οχήματος ή των παρελκομένων του,
β) ότι μόνον ο κάτοχος είναι υπεύθυνος, έναντι των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για ζημίες που προκλήθηκαν από το όχημα, αλλά μόνον η σιδηροδρομική επιχείρηση που είναι ο συμβατικός συναλλασσόμενος του κατόχου έχει τη δυνατότητα να ασκήσει τα δικαιώματα των άλλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Άρθρο 9
Ευθύνη για τους εκπροσώπους και τα άλλα πρόσωπα

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι υπεύθυνα για τους εκπροσώπους τους και τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση του συμβολαίου, όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της άσκησης των καθηκόντων τους.

2. Εκτός αντίθετης σύμβασης ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη, οι διαχειριστές της υποδομής επί της οποίας η σιδηροδρομική επιχείρηση χρησιμοποιεί το όχημα ως μέσο μεταφοράς, θεωρούνται ως πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει η σιδηροδρομική επιχείρηση.

3. Οι διατάξεις των παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται επίσης και σε περίπτωση υποκατάστασης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 10
Λοιπές αξιώσεις

1. Σε όλες τις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης για απώλεια ή βλάβη του οχήματος ή των παρελκομένων του, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά της σιδηροδρομικής επιχείρησης στην οποία παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς, παρά μόνον εντός των όρων και περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων και αυτών του συμβολαίου χρήσης.

2. Οι διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται επίσης και σε περίπτωση υποκατάστασης σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Το Ιδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των εκπροσώπων και των άλλων προσώπων για τα οποία ευθύνεται η σιδηροδρομική επιχείρηση στην οποία παραδόθηκε το όχημα κατά χρήση ως μέσο μεταφοράς.

Άρθρο 11
Δικαιοδοσία

1. Οι αξιώσεις που γεννώνται από ένα συμβόλαιο το οποίο συνήφθη δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων δύνανται να ασκηθούν ενώπιον του δικαστηρίου που ορίζεται με κοινή συμφωνία ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη.

2. Εκτός αντίθετης συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη, το αρμόδιο δικαστήριο είναι εκείνο του Κράτους μέλους όπου έχει την έδρα του ο εναγόμενος. Εάν ο εναγόμενος δεν έχει έδρα σε ένα Κράτος μέλος, αρμόδιο είναι το δικαστήριο του Κράτους μέλους όπου έλαβε χώρα η ζημία.

Άρθρο 12
Παραγραφή

1. Οι αξιώσεις που βασίζονται στις διατάξεις των άρθρων 4 και 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων παραγράφονται σε τρία χρόνια.

2. Η παραγραφή τρέχει:
α) για τις αξιώσεις που βασίζονται στις διατάξεις του άρθρου 4 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, από την ημέρα που διαπιστώθηκε η απώλεια ή η βλάβη του οχήματος ή από την μέρα που ο δικαιούχος μπορούσε να θεωρήσει το όχημα ως απολεσθέν σύμφωνα με πς διατάξεις της παρ. 1 ή 4 του άρθρου 6 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.
β) για τις αξιώσεις που βασίζονται στις διατάξεις του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, από την ημέρα που έλαβε χώρα η ζημία.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (ΕΝΚ/CUI - Προσάρτημα Ε της Σύμβασης COTIF1999)

ΤΙΤΛΟΣ Ι
ΓΕΝΙΚΑ

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

1. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες εφαρμόζονται σε κάθε συμβόλαιο χρήσης μίας σιδηροδρομικής υποδομής για τους σκοπούς διεθνών μεταφορών κατά την έννοια των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM. Αυτό ισχύει οποιαδήποτε και αν είναι η έδρα και η εθνικότητα των συμβαλλομένων μερών. Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες

εφαρμόζονται ακόμη και όταν η σιδηροδρομική υποδομή διαχειρίζεται ή χρησιμοποιείται από Κράτη ή από φορείς ή Κυβερνητικούς Οργανισμούς.

2. Υπό την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 21 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες δεν εφαρμόζονται σε άλλες σχέσεις δικαίου, όπως κυρίως:

α) την ευθύνη του μεταφορέα ή του διαχειριστή έναντι των εκπροσώπων τους ή άλλων προσώπων στην υπηρεσία των οποίων προστρέχουν για την εκτέλεση των καθηκόντων τους,

β) την ευθύνη ανάμεσα στον μεταφορέα ή το διαχειριστή αφενός και τρίτους αφετέρου.

Άρθρο 2
Δήλωση σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση σωματικών Βλαβών

1. Κάθε κράτος δύναται, ανά πάσα στιγμή, να δηλώσει ότι δεν θα εφαρμόσει το σύνολο των διατάξεων σχετικά με την ευθύνη σε περίπτωση σωματικών βλαβών στις περιπτώσεις θυμάτων ατυχημάτων τα οποία συνέβησαν στην επικράτεια του, όταν τα θύματα είναι υπήκοοί του, ή πρόσωπα έχοντα τη συνήθη διαμονή τους στο Κράτος αυτό.

2. Το Κράτος το οποίο προέβη σε μία δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ.1 του παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή ενημερώνοντας τον θεματοφύλακα. Η ανάκληση αυτή τίθεται σε ισχύ ένα μήνα μετά από την ημερομηνία κατά την οποία ο Θεματοφύλακας το γνωστοποιεί στα Κράτη μέλη.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ο όρος:

α) «σιδηροδρομική υποδομή» σημαίνει όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές και μόνιμες εγκαταστάσεις στο μέτρο που αυτές είναι αναγκαίες στην κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων και στην ασφάλεια της κυκλοφορίας,

β) «διαχειριστής» σημαίνει αυτόν ο οποίος θέτει σε διάθεση μία σιδηροδρομική υποδομή,

γ) «μεταφορέας» σημαίνει αυτόν ο οποίος μεταφέρει σιδηροδρομικώς πρόσωπα ή εμπορεύματα σε διεθνή κυκλοφορία υπό το καθεστώς των Ενιαίων Νομικών Κανόνων C1V ή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM,

δ) «βοηθός» σημαίνει τους εκπροσώπους ή τα άλλα πρόσωπα στην υπηρεσία των οποίων προστρέχει ο μεταφορέας ή ο διαχειριστής νια την εκτέλεση του συμβολαίου όταν αυτοί οι εκπρόσωποι ή αυτά τα άλλα πρόσωπα ενεργούν εντός της εκτέλεσης των καθηκόντων τους,

ε) «τρίτος» σημαίνει οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο εκτός του διαχειριστή, του μεταφορέα και των βοηθών τους,

στ) «άδεια» σημαίνει την έγκριση που εκδίδεται, σύμφωνα με τους νόμους και τις διατάξεις του Κράτους στο οποίο ο μεταφορέας έχει την έδρα της κύριας δραστηριότητας του, για να ασκεί την δραστηριότητα σιδηροδρομικού μεταφορέα,

ζ) «πιστοποιητικό ασφάλειας» σημαίνει το έγγραφο που βεβαιώνει, σύμφωνα με τους νόμους και διατάξεις του Κράτους όπου βρίσκεται η χρησιμοποιούμενη υποδομή, ότι σε ό,τι αφορά το μεταφορέα, η εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης καθώς και το προς απασχόληση προσωπικό και τα προς χρήση οχήματα επί της χρησιμοποιούμενης υποδομής, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις που επιβάλλονται στα θέματα ασφάλειας με σκοπό να διασφαλίζεται υπηρεσία χωρίς κίνδυνο επί αυτής της υποδομής.

Άρθρο 4
Αναγκαστικό Δίκαιο

Εκτός αντίθετης ρήτρας στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, κάθε όρος ο οποίος, άμεσα ή έμμεσα, θα παρέκκλινε από αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες είναι άκυρος και ανίσχυρος.

Η ακυρότητα τέτοιων όρων δεν επιφέρει την ακυρότητα των άλλων διατάξεων του συμβολαίου. Παρ' όλα αυτά, τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να αναλάβουν μία ευθύνη και υποχρεώσεις μεγαλύτερες από αυτές που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες ή να καθορίσουν ένα μέγιστο ποσό αποζημίωσης για τις υλικές ζημίες.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙ
Συμβόλαιο χρήσης

Άρθρο 5
Περιεχόμενο και μορφή

1. Οι σχέσεις ανάμεσα στον διαχειριστή και τον μεταφορέα ρυθμίζονται με ένα συμβόλαιο χρήσης.

2. Το συμβόλαιο ρυθμίζει κυρίως τους διοικητικούς, τεχνικούς και οικονομικούς όρους της χρήσης. Περιλαμβάνει τουλάχιστον τις ακόλουθες ενδείξεις:

α) την προς χρήση υποδομή,

β) την έκταση της χρήσης,

γ) τις υπηρεσίες που παρέχει ο διαχειριστής,

δ) τις υπηρεσίες που παρέχει ο μεταφορέας,

ε) το προς απασχόληση προσωπικό,

στ) τα προς χρήση οχήματα,

ζ) τους οικονομικούς όρους.

3. Το συμβόλαιο πρέπει να διαπιστώνεται εγγράφως ή με ισοδύναμη μορφή. Η απουσία ή η μη κανονικότητα μίας έγγραφης διαπίστωσης ή διαπίστωσης με ισοδύναμη μορφή ή η απουσία μίας από τις ενδείξεις που προβλέπονται στις διατάξεις της παρ. 2 του παρόντος άρθρου δεν επηρεάζουν την ύπαρξη ούτε την εγκυρότητα του συμβολαίου το οποίο παραμένει υπαγόμενο στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

Άρθρο 6
Ειδικές υποχρεώσεις του μεταφορέα και του διαχειριστή

1. Ο μεταφορέας πρέπει να έχει έγκριση για να ασκεί την δραστηριότητα σιδηροδρομικού μεταφορέα. Το προς απασχόληση προσωπικό και τα προς χρήση οχήματα πρέπει να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ασφαλείας. Ο διαχειριστής δύναται να απαιτήσει όπως ο μεταφορέας αποδεικνύει, μέσω της προσκόμισης μίας άδειας σε ισχύ και ενός πιστοποιητικού ασφάλειας σε ισχύ, ή αντιγράφων επικυρωμένων ή με οποιοδήποτε άλλο τρόπο, ότι αυτοί οι όροι πληρούνται.

2. Ο μεταφορέας οφείλει να γνωστοποιήσει στον διαχειριστή οποιοδήποτε γεγονός ικανό να επηρεάσει την εγκυρότητα της αδείας του, των πιστοποιητικών ασφαλείας, ή των άλλων αποδεικτικών στοιχείων.

3. Ο διαχειριστής δύναται να απαιτήσει όπως ο μεταφορέας αποδεικνύει ότι συνήψε μία ικανοποιητική ασφάλεια ευθύνης ή όπ προέβη σε ισοδύναμες διευθετήσεις για την κάλυψη όλων των αγωγών, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, οι οποίες αναφέρονται στις διατάξεις των άρθρων 9 έως 21 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Ο μεταφορέας πρέπει να αποδεικνύει ετησίως με μία βεβαίωση στη δέουσα μορφή ότι η ασφάλεια ευθύνης ή οι αντίστοιχες διευθετήσεις υφίστανται πάντα. Πρέπει να γνωστοποιεί στον διαχειριστή οποιαδήποτε σχετική τροποποίηση, πριν αυτή να επιφέρει τα αποτελέσματα της.

Άρθρο 7
Διάρκεια του συμβολαίου

1. Το συμβόλαιο χρήσης δύναται να συναφθεί για ορισμένη ή αόριστη περίοδο.

2. Ο διαχειριστής δύναται να καταγγείλει χωρίς καθυστέρηση το συμβόλαιο χρήσης όταν:

α) ο μεταφορέας δεν έχει πλέον έγκριση να ασκεί τη δραστηριότητα σιδηροδρομικού μεταφορέα,

β) το προς απασχόληση προσωπικό και τα προς χρήση οχήματα δεν ανταποκρίνονται πλέον στις απαιτήσεις ασφαλείας,

γ) ο μεταφορέας καθυστερεί την πληρωμή, δηλαδή

1. για δύο διαδοχικές περιόδους πληρωμής και με ένα ποσό το οποίο υπερβαίνει την αντιστοιχούσα αξία χρήσης για ένα μήνα ή

2. για μία προθεσμία που καλύπτει περισσότερες από δύο περιόδους πληρωμής και με ποσό ίσο με την αντιστοιχούσα αφα χρήσης για δύο μήνες,

δ) ο μεταφορέας παραβίασε ιδιαιτέρως μία από τις ειδικές υποχρεώσεις που προβλέπονται στις διατάξεις των παρ. 2 και 3 του άρθρου 6 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Ο μεταφορέας δύναται να καταγγείλει χωρίς καθυστέρηση το συμβόλαιο χρήσης όταν ο διαχειριστής απολέσει το δικαίωμα του να διαχειρίζεται την υποδομή.

4. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να καταγγείλει το συμβόλαιο χωρίς καθυστέρηση σε περίπτωση χαρακτηριστικής παραβίασης μίας από τις βασικές υποχρεώσεις από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος, όταν η υποχρέωση αυτή αφορά την ασφάλεια των προσώπων και των αγαθών. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν τους τρόπους άσκησης αυτού του δικαιώματος.

5. Το συμβαλλόμενο μέρος από το οποίο προέρχεται η καταγγελία ευθύνεται έναντι του άλλου μέρους για τη ζημία που προκύπτει εξ'αυτής, εκτός εάν αποδείξει ότι η ζημία δεν προέκυψε από σφάλμα του.

6. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν όρους που να παρεκκλίνουν από τις διατάξεις των περιπτώσεων γ) και δ) της παρ. 2 και της παρ. 5 του παρόντος άρθρου.

ΤΙΤΛΟΣ III
Ευθύνη

Άρθρο 8
Ευθύνη του διαχειριστή

1. Ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος:

α) για σωματικές βλάβες (θάνατος, τραυματισμοί ή οποιαδήποτε άλλη προσβολή της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας),

β) για υλικές ζημίες (καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών),

Υ) για χρηματικές ζημίες που απορρέουν από την αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, που προκλήθηκαν στον μεταφορέα ή στους Βοηθούς του κατά τη χρήση της υποδομής και οι οποίες έχουν την αιτία τους στην υποδομή.

2. Ο διαχειριστής απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη:

α) σε περίπτωση που οι σωματικές βλάβες και οι χρηματικές ζημίες απορρέουν από αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV και των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM,

1. εάν το ζημιογόνο γεγονός προκλήθηκε από εξωτερικές προς την εκμετάλλευση περιστάσεις που ο διαχειριστής δεν μπορούσε να απόφυγα και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,

2. στο μέτρο που το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται σε σφάλμα του προσώπου που υπέστη τη βλάβη,

3. εάν το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται στη συμπεριφορά ενός τρίτου που ο διαχειριστής δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες του οποίου δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα μέ τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,

β) σε περίπτωση υλικών ζημιών και χρηματικών ζημιών που απορρέουν από αποζημίωση που οφείλει ο μεταφορέας δυνάμει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM, όταν η ζημία προκλήθηκε από σφάλμα του μεταφορέα ή από εντολή του μεταφορέα η οποία δεν αποδίδεται στο διαχειριστή ή λόγω περιστάσεων που ο διαχειριστής δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.

Εάν το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται στη συμπεριφορά ενός τρίτου και εάν, μολαταύτα, ο διαχειριστής δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης του σύμφωνα με τις διατάξεις της περ.α) της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, αυτός αναλαμβάνει το σύνολο της ζημίας εντός των ορίων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και με την επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής τόυ κατά του τρίτου.

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν εάν και σε ποιο βαθμό ο διαχειριστής είναι υπεύθυνος νια τις ζημίες που προκλήθηκαν στον μεταφορέα από μία καθυστέρηση ή μία διαταραχή στην εκμετάλλευση.

Άρθρο 9
Ευθύνη του μεταφορέα

Ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος:

α) για σωματικές βλάβες (θάνατος, τραυματισμοί ή οποιαδήποτε άλλη προσβολή της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας),

β) για υλικές ζημίες (καταστροφή ή βλάβη κινητών και ακίνητων αγαθών), που προκλήθηκαν στον διαχειριστή ή στους βοηθούς του από τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκαν ή από τα πρόσωπα ή από τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν, κατά τη διάρκεια χρήσης της υποδομής.

Ο μεταφορέας απαλλάσσεται από αυτή την ευθύνη:

α) σε περίπτωση των σωματικών βλαβών

1. εάν το ζημιογόνο γεγονός προκλήθηκε από εξωτερικές προς την εκμετάλλευση περιστάσεις τις οποίες

ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,

2. στο μέτρο που το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται σε σφάλμα του προσώπου που υπέστη τη βλάβη,

3. εάν το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται στην συμπεριφορά ενός τρίτου που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες του οποίου δεν μπορούσε να αποτρέψει, παρ' ότι επέδειξε την απαιτούμενη επιμέλεια σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της περίπτωσης,

β) σε περίπτωση υλικών ζημιών, όταν η ζημία προκλήθηκε από σφάλμα του διαχειριστή ή από εντολή του διαχειριστή η οποία δεν αποδίδεται στον μεταφορέα ή λόγω περιστάσεων που ο μεταφορέας δεν μπορούσε να αποφύγει και τις συνέπειες των οποίων δεν μπορούσε να αποτρέψει.

4. Εάν το ζημιογόνο γεγονός οφείλεται στη συμπεριφορά ενός τρίτου και εάν, μολαταύτα, ο μεταφορέας δεν απαλλάσσεται πλήρως της ευθύνης σύμφωνα με τις διατάξεις της περ.α) της παρ. 2 του παρόντος άρθρου, αυτός αναλαμβάνει το σύνολο της ζημίας εντός των ορίων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και με την.επιφύλαξη ενδεχόμενης αναγωγής του κατά του τρίτου.

5. Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν εάν, και σε ποιο βαθμό, ο μεταφορέας είναι υπεύθυνος για τις ζημίες που προκλήθηκαν στο διαχειριστή από μία καθυστέρηση ή μία διαταραχή στην εκμετάλλευση.

Άρθρο 10
Συντρέχουσες αιτίες

1. Όταν συνέβαλλαν στη ζημία αιτίες που αποδίδονται στον διαχειριστή και αιτίες που αποδίδονται στον μεταφορέα, κάθε συμβαλλόμενο μέρος ευθύνεται μόνον στο βαθμό που συνέβαλλαν στη ζημία οι αιτίες που του αποδίδονται δυνάμει των διατάξεων των άρθρων 8 και 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Εάν είναι αδύνατον να διαπιστωθεί σε ποιο βαθμό οι αντίστοιχες αιτίες συνέβαλλαν στη ζημία, κάθε μέρος αναλαμβάνει την ζημία που το μέρος αυτό υπέστη.

2. Οι διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται κατ'αναλογία (mutatis mutandis) όταν συνέβαλλαν στη ζημία αιτίες οι οποίες αποδίδονται στο διαχειριστή και αιτίες οι οποίες αποδίδονται σε πολλούς μεταφορείς που χρησιμοποιούν την ίδια σιδηροδρομική υποδομή.

3. Οι διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται κατ'αναλογία (mutatis mutandis), σε περίπτωση ζημιών που αναφέρονται στις διατάξεις του άρθρου 9 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, όταν στη ζημία συνέβαλλαν αιτίες που αποδίδονται σε πολλούς μεταφορείς που χρησιμοποιούν την ίδια υποδομή. Εάν είναι αδύνατον να διαπιστωθεί σε ποιο βαθμό σι αντίστοιχες αιτίες συνέβαλλαν στη ζημία, οι μεταφορείς ευθύνονται ισομερώς έναντι του διαχειριστή.

Άρθρο 11
Αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου

1. Σε περίπτωση θανάτου, η αποζημίωση περιλαμβάνει:

α) τα απαραίτητα έξοδα που συνεπάγεται ο θάνατος, κυρίως αυτά της μεταφοράς της σορού και της κηδείας,

β) την αποζημίωση που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, εάν ο θάνατος δεν επήλθε αμέσως.

2. Εάν, από το θάνατο, τα πρόσωπα προς τα οποία ο θανών είχε ή θα είχε στο μέλλον υποχρέωση διατροφής, βάσει νόμου; στερούνται της στήριξης του, αυτά πρέπει επίσης να αποζημιωθούν για την απώλεια αυτή. Η αγωγή περί αποζημίωσης προσώπων τα οποία συντηρούσε ο θανών χωρίς να είναι υποχρεωμένος από το νόμο παραμένει υπαγόμενη στο εθνικό δίκαιο.

Άρθρο 12
Αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμών

Σε περίπτωση τραυματισμών ή οποιασδήποτε άλλης προσβολής της φυσικής ή ψυχικής ακεραιότητας, η αποζημίωση περιλαμβάνει:

α) τα απαραίτητα έξοδα, κυρίως αυτά της θεραπείας και μεταφοράς.

β) την αποκατάσταση της βλάβης που προκλήθηκε είτε από την ολική ή μερική ανικανότητα προς εργασία, είτε από την αύξηση των αναγκών.

Άρθρο 13
Αποκατάσταση άλλων σωματικών Βλαβών

Το εθνικό δίκαιο ορίζει εάν και σε ποιο βαθμό, ο διαχειριστής ή ο μεταφορέας οφείλει να καταβάλει αποζημίωση για σωματικές βλάβες άλλη,από αυτήν που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 11 και 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 14
Μορφή και ποσό αποζημίωσης σε περίπτωση θανάτου και τραυματισμών

1. Η αποζημίωση που προβλέπεται στις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 11 και της περίπτωσης β) του άρθρου 12 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, πρέπει να χορηγείται υπό μορφή κεφαλαίου. Ωστόσο, εάν το εθνικό δίκαιο επιτρέπει τη χορήγηση μίας ετήσιας προσόδου, η αποζημίωση χορηγείται υπό αυτή τη μορφή όταν το ζητήσει ο ζημιωθείς ή οι δικαιούχοι που αναφέρονται στην παρ. 2 του άρθρου 11 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Το ύψος της αποζημίωσης που χορηγείται δυνάμει των διατάξεων της παρ. 1 του παρόντος άρθρου, καθορίζεται σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, για την εφαρμογή των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθορίζεται ένα ανώτατο όριο 175.000 λογιστικών μονάδων σε κεφάλαιο ή σε ετήσια πρόσοδο που αντιστοιχεί σ'αυτό το κεφάλαιο, για κάθε πρόσωπο, σε περίπτωση που το εθνικό δίκαιο προβλέπει ένα ανώτατο όριο μικρότερου ύψους.

Άρθρο 15
Απώλεια του δικαιώματος επίκλησης των ορίων ευθύνης

Τα όρια ευθύνης που προβλέπονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες καθώς και στις διατάξεις του εθνικού δικαίου που περιορίζουν τις αποζημιώσεις σε ένα ορισμένο ποσό, δεν εφαρμόζονται εάν αποδεικνύεται ότι η ζημία προκύπτει από πράξη ή παράλειψη που διέπραξε ο δράστης της ζημίας, είτε με πρόθεση να προκαλέσει μία τέτοια ζημία, είτε με βαριά αμέλεια και έχοντας συνείδηση ότι μία τέτοια ζημία πιθανώς θα προκύψει.

Άρθρο 16
Μετατροπή και τόκοι

1. Όταν ο υπολογισμός της αποζημίωσης προϋποθέτει τη μετατροπή των ποσών που εκφράζονται σε ξένες νομισματικές μονάδες, αυτή πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισοτιμία κατά την ημέρα πληρωμής της αποζημίωσης και στον τόπο πληρωμής της.

2. Ο δικαιούχος δύναται να ζητήσει τόκους επί της αποζημίωσης, που υπολογίζονται με πέντε τοις εκατό ετησίως αττό την ημέρα έναρξης μίας διαδικασίας συμβιβασμού, μίας προσφυγής στο διαιτητικό δικαστήριο που προβλέπεται από τις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης ή από την ημέρα κατάθεσης αγωγής.

Άρθρο 17
Ευθύνη σε περίπτωση πυρηνικού ατυχήματος

Ο διαχειριστής και ο μεταφορέας απαλλάσσονται της ευθύνης που τους βαρύνει δυνάμει των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων όταν η ζημία προκλήθηκε από ένα πυρηνικό ατύχημα και όταν, υπεύθυνος της ζημίας είναι αυτός που εκμεταλλεύεται μία πυρηνική εγκατάσταση ή ένα άλλο πρόσωπο το οποίο τον υποκαθιστά κατ'εφάρμογή των νόμων και των διατάξεων ενός Κράτους που ρυθμίζουν την ευθύνη στον τομέα της πυρηνικής ενέργειας,

Άρθρο 18
Ευθύνη για τους βοηθούς

Ο διαχειριστής και ο μεταφορέας ευθύνονται για τους βοηθούς τους.

Άρθρο 19
Άλλες αξιώσεις

1. Σε όλες τις περιπτώσεις που εφαρμόζονται οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες, κάθε αξίωση περί ευθύνης, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί κατά του διαχειριστή ή κατά του μεταφορέα παρά μόνον εντός των όρων και των περιορισμών αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Το ίδιο ισχύει για κάθε αξίωση που ασκείται κατά των βοηθών για τους οποίους είναι υπεύθυνος ο μεταφορέας δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 18 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 20
Συμφωνίες - διαφορές

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν όρους εντός των οποίων ασκούν τα δικαιώματα τους ή παραιτούνται από την άσκηση των δικαιωμάτων τους για αποζημιώσεις έναντι του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

ΤΙΤΛΟΣ IV
ΑΞΙΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΒΟΗΘΩΝ

Άρθρο 21
Αξιώσεις κατά του διαχειριστή ή κατά του μεταφορέα

1. Κάθε αξίωση των βοηθών του μεταφορέα περί ευθύνης κατά του διαχειριστή για ζημίες που προκλήθηκαν από αυτόν, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί παρά μόνον εντός των όρων και περιορισμών των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

2. Κάθε αξίωση των βοηθών του διαχειριστή περί ευθύνης κατά του μεταφορέα για ζημίες που προκλήθηκαν από αυτόν, με οποιοδήποτε χαρακτήρα και αν είναι, δεν δύναται να ασκηθεί παρά μόνον εντός των όρων και περιορισμών των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

ΤΙΤΛΟΣ V
ΑΣΚΗΣΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

Άρθρο 22
Διαδικασία συμβιβασμού

Τα συμβαλλόμενα μέρη δύνανται να συμφωνήσουν διαδικασίες συμβιβασμού ή να αποταθούν στο διαιτητικό δικαστήριο που προβλέπεται στις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 23
Αναγωγή

Το βάσιμο της πληρωμής που πραγματοποιήθηκε από τον μεταφορέα επί τη βάσει των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIV ή των Ενιαίων Νομικών Κανόνων CIM δεν δύναται να αμφισβητηθεί, όταν η αποζημίωση καθορίστηκε δικαστικώς και ο διαχειριστής, δεόντως κλητευθείς, είχε το δικαίωμα να παρέμβει στη διαδικασία.

Άρθρο 24
Δικαιοδοσία

1. Οι αγωγές ττου στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες δύνανται να υποβληθούν ενώπιον των δικαστηρίων των Κρατών μελών τα οποία ορίζονται με κοινή συμφωνία από τα συμβαλλόμενα μέρη.

2. Εκτός αντίθετης συμφωνίας ανάμεσα στα μέρη, το αρμόδιο δικαστήριο είναι εκείνο του Κράτους μέλους όπου έχει την έδρα του ο διαχειριστής.

Άρθρο 25
Παραγραφή

1. Οι αξιώσεις που στηρίζονται στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες παραγράφονται σε τρία χρόνια.

2. Η παραγραφή τρέχει από την ημέρα που έλαβε χώρα η ζημία

3. Σε περίπτωση θανάτου προσώπων, οι αξιώσεις παραγράφονται σε τρία χρόνια υπολογιζόμενης της ενάρξεως της προθεσμίας από την επομένη του θανάτου, χωρίς ωστόσο η προθεσμία αυτή να δύναται να υπερβεί τα πέντε χρόνια από την επομένη του ζημιογόνου γεγονότος.

4. Αναγωγική αξίωση προσώπου το οποίο θεωρήθηκε ως υπεύθυνο δύναται να ασκηθεί ακόμη και μετά την εκπνοή της προθεσμίας παραγραφής η οποία προβλέπεται στην παρ.1 του παρόντος άρθρου, εφόσον ευρίσκεται εντός της καθορισμένης, από τη νομοθεσία του Κράτους όπου οι αγωγές έχουν ασκηθεί, προθεσμίας. Σε κάθε όμως περίπτωση, η προθεσμία αυτή δεν δύναται να είναι μικρότερη των ενενήντα ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία το πρόσωπο το οποίο ασκεί την αναγωγή ρύθμισε την απαίτηση ή επιδόθηκε στον ίδιο κλήση.

5. Η παραγραφή αναστέλλεται όταν τα μέρη της διαφοράς συμφωνούν επί μίας διαδικασίας συμβιβασμού ή όταν απευθύνονται στο διαιτητικό δικαστήριο που προβλέπεται από τις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης.

6. Άλλως, η αναστολή και η διακοπή της παραγραφής ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία

(ΕΝΚ/APTU - Προσάρτημα ΣΤ της Σύμβασης COTIF1989)

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες καθορίζουν τη διαδικασία επικύρωσης τεχνικών προτύπων και υιοθέτησης ενιαίων τεχνικών κανόνων για το σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία.

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των Παραρτημάτων τους, ο όρος:

α) «συμβαλλόμενο Κράτος» σημαίνει κάθε Κράτος μέλος του Οργανισμού το οποίο δεν έχει προβεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης, σε δήλωση σχετική με αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

β) «διεθνής κυκλοφορία» σημαίνει την κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων επί σιδηροδρομικών γραμμών χρησιμοποιώντας την επικράτεια τουλάχιστον δύο συμβαλλομένων Κρατών,

γ) «σιδηροδρομική επιχείρηση» σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει την έγκριση να μεταφέρει πρόσωπα ή εμπορεύματα και η οποία εξασφαλίζει την έλξη,

δ) «διαχειριστής υποδομής» σημαίνει κάθε επιχείρηση ή κάθε Αρχή που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή,

ε) «σιδηροδρομικό υλικό» σημαίνει κάθε σιδηροδρομικό υλικό το οποίο προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία, ιδίως τα σιδηροδρομικά οχήματα και η σιδηροδρομική υποδομή.

στ) «σιδηροδρομικό όχημα» σημαίνει κάθε όχημα κατάλληλο να κυκλοφορεί επί των ιδίων τροχών σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη,

ζ) «ελκτικό όχημα» σημαίνει σιδηροδρομικό όχημα εξοπλισμένο με μέσο έλξης,

η) «φορτάμαξα (βαγόνι)» σημαίνει σιδηροδρομικό όχημα μη εξοπλισμένο με μέσο έλξης, το οποίο προορίζεται να μετάφερα εμπορεύματα,

θ) «επιβατάμαξα» σημαίνει σιδηροδρομικό όχημα μη εξοπλισμένο με μέσο έλξης, το οποίο προορίζεται να μεταφέρει επιβάτες,

ι) «σιδηροδρομική υποδομή» σημαίνει όλες τις σιδηροδρομικές γραμμές και μόνιμες εγκαταστάσεις στο μέτρο που αυτές είναι αναγκαίες στην κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων και στην ασφάλεια της κυκλοφορίας,

ια) «τεχνικό πρότυπο» σημαίνει κάθε τεχνική προδιαγραφή που υιοθετείται από έναν εθνικό ή διεθνή Οργανισμό τυποποίησης αναγνωρισμένο σύμφωνα με τις διαδικασίες τις οποίες αυτός εφαρμόζει. Κάθε τεχνική προδιαγραφή η επεξεργασία της οποίας έχει πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εξομοιούται με ένα τεχνικό πρότυπο.

ιβ) «τεχνικός κανόνας» σημαίνει κάθε κανόνα, εκτός τεχνικού προτύπου, σχετικά με την κατασκευή, την εκμετάλλευση, τη συντήρηση ή μία διαδικασία που αφορά στο σιδηροδρομικό υλικό,

ιγ) «Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων» σημαίνει την Επιτροπή που προβλέπεται στις διατάξεις της περ, στ) της παρ. 1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 3
Σκοπός

1. Η επικύρωση τεχνικών προτύπων σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό και η υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων εφαρμοστέων στο σιδηροδρομικό υλικό έχουν ως σκοπό:

α) να διευκολύνουν την ελεύθερη διακίνηση οχημάτων και την ελεύθερη χρήση άλλων σιδηροδρομικών υλικών στη διεθνή κυκλοφορία,

β) να συνεισφέρουν στη διασφάλιση της ασφάλειας, της αξιοπιστίας και της διαθεσιμότητας στη διεθνή κυκλοφορία,

γ) να λαμβάνουν υπ' όψιν την προστασία του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας.

2. Κατά την επικύρωση τεχνικών προτύπων ή την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων, λαμβάνονται υπ' όψιν μόνον αυτα/οι των οποίων η επεξεργασία πραγματοποιήθηκε σε διεθνές επίπεδο.

3. Στο μέτρο του δυνατού.

α) πρέπει να διασφαλιστεί διαλειτουργικότητα των τεχνικών συστημάτων και στοιχείων που είναι αναγκαία στη διεθνή κυκλοφορία,

β) τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες βασίζονται στις επιδόσεις. Αν συντρέχει περίπτωση, περιλαμβάνουν παραλλαγές.

Άρθρο 4
Επεξεργασία τεχνικών προτύπων και κανόνων

1. Η επεξεργασία τεχνικών προτύπων και ενιαίων τεχνικών κανόνων σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό ανήκει στη δικαιοδοσία των αναγνωρισμένων Οργανισμών που είναι αρμόδιοι επί του θέματος.

2. Η τυποποίηση προϊόντων και βιομηχανικών διαδικασιών ανήκει στη δικαιοδοσία των εθνικών και διεθνών αναγνωρισμένων Οργανισμών τυποποίησης.

Άρθρο 5
Επικύρωση τεχνικών προτύπων

1. Δύναται να υποβάλει αίτηση επικύρωσης ενός τεχνικού προτύπου:

α) κάθε συμβαλλόμενο Κράτος,

β) κάθε Οργανισμός Περιφερειακής Οικονομικής Ολοκλήρωσης στον οποίο, τα Κράτη μέλη του, διαβίβασαν αρμοδιότητες για να νομοθετεί στον τομέα των τεχνικών προτύπων των σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό,

γ) κάθε εθνικός ή διεθνής Οργανισμός τυποποίησης υπεύθυνος για την τυποποίηση στο σιδηροδρομικό τομέα,

δ) κάθε αντιπροσωπευτική διεθνής ένωση, για τα μέλη της οποίας η ύπαρξη τεχνικών προτύπων σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό είναι απαραίτητη νια λόγους ασφάλειας και οικονομίας κατά την άσκηση της δραστηριότητας τους.

2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων αποφασίζει για την επικύρωση ενός τεχνικού προτύπου σύμφωνα

με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 16, 20 και της παρ. 6 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης. Οι αποφάσεις τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 3 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 6
Υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων

1. Δύναται να υποβάλει αίτηση υιοθέτησης ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα:

α) κάθε συμβαλλόμενο Κράτος,

β) κάθε Οργανισμός Περιφερειακής Οικονομικής Ολοκλήρωσης στον οποίο, τα Κράτη μέλη του, διαβίβασαν αρμοδιότητες για να νομοθετεί στον τομέα των τεχνικών κανόνων των σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό,

γ) κάθε αντιπροσωπευτική διεθνής ένωση, για τα μέλη της οποίας η ύπαρξη ενιαίων τεχνικών κανόνων σχετικών με το σιδηροδρομικό υλικό είναι απαραίτητη για λόγους ασφάλειας και οικονομίας κατά την άσκηση της δραστηριότητας τους.

2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων αποφασίζει για την υιοθέτηση ενός ενιαίου τεχνικού κανόνα σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 6, 20 και της παρ. 6 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης. Οι αποφάσεις τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με τις διατάξεις των παρ. 3 και 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 7
Μορφή των αιτήσεων

Οι αιτήσεις που αναφέρονται στις διατάξεις των άρθρων 5 και 6 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων πρέπει να είναι πλήρεις, συνεκτικές, και αιτιολογημένες. Αυτές πρέπει να απευθύνονται στον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού σε μία από τις γλώσσες εργασίας του Οργανισμού.

Άρθρο 8
Τεχνικά παραρτήματα

1. Τα επικυρωμένα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες που έχουν υιοθετηθεί εμφαίνονται στα Παραρτήματα των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων τα οποία απαριθμούνται κατωτέρω:

α) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχεπκά με το σύνολο των σιδηροδρομικών οχημάτων (Παράρτημα 1),

β) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα ελκτικά οχήματα (Παράρτημα 2),

γ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις φορτάμαξες (βαγόνια) (Παράρτημα 3),

δ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις επιβατάμαξες (Παράρτημα 4),

ε) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις εγκαταστάσεις υποδομής άλλες από αυτές που αναφέρονται στην παρακάτω περίπτωση στ) (Παράρτημα 5),

στ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας (Παράρτημα 6),

ζ) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα τεχνολογίας των πληροφορικών συστημάτων (Παράρτημα 7),

η) Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με κάθε άλλο σιδηροδρομικό υλικό (Παράρτημα 8),

2. Τα Παραρτήματα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. Η δομή τους πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες του εύρους γραμμής, του περιτυπώματος, των συστημάτων τροφοδοσίας ενέργειας και των συστημάτων ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας στα συμβαλλόμενα Κράτη.

3. Τα Παραρτήματα θα περιλαμβάνουν την έκδοση όπως αυτή θα υιοθετηθεί, μετά την έναρξη ισχύος του Πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999 το οποίο τροποποιεί τη Σύμβαση COTIF 1980, από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων σύμφωνα με την ίδια διαδικασία με αυτήν που προβλέπεται από τις διατάξεις των άρθρων 16, 20 και της παρ. 6 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης για τις τροποποιήσεις των Παραρτημάτων.

Άρθρο 9
Δηλώσεις

1. Κάθε συμβαλλόμενο Κράτος δύναται, εντός προθεσμίας τεσσάρων μηνών από την ημέρα της κοινοποίησης από τον Γενικό Γραμματέα της απόφασης της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων, να προβεί σε αιτιολογημένη δήλωση προς τον Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με την οποία δεν θα εφαρμόσει ή θα εφαρμόσει μερικώς το επικυρωμένο τεχνικό πρότυπο ή τον ενιαίο τεχνικό κανόνα που έχει υιοθετηθεί σε ό,τι αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή που βρίσκεται στην επικράτεια του και την κυκλοφορία επί αυτής της υποδομής.

2. Τα συμβαλλόμενα Κράτη τα οποία έχουν προβεί σε δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δεν λαμβάνονται υπ' όψιν για τον καθορισμό του αριθμού των Κρατών τα οποία πρέπει να διατυπώσουν μία αντίρρηση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης, ώστε να μην τεθεί σε ισχύ μία απόφαση της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων.

3. Το Κράτος που προέβη σε δήλωση σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου δύναται να την ανακαλέσει ανά πάσα στιγμή ενημερώνοντας τον Γενικό Γραμματέα. Αυτή η ανάκληση αρχίζει να ισχύει την πρώτη μέρα του δεύτερου μήνα μετά την ενημέρωση.

Άρθρο 10
Κατάργηση της «Τεχνικής Ενότητας»

Η έναρξη ισχύος των Παραρτημάτων που υιοθέτησε η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων επιφέρει σε όλα τα συμβαλλόμενα κράτη της διεθνούς Σύμβασης σχετικά με την «Τεχνική Ενότητα των σιδηροδρόμων» που υπεγράφη στη Βέρνη την 21η Οκτωβρίου 1882, όπως ισχύει από το 1938, την κατάργηση της εν λόγω σύμβασης.

Άρθρο 11
Προτεραιότητα των Παραρτημάτων

1. Μετά την θέση σε ισχύ των Παραρτημάτων, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων σύμφωνα με πς διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες που περιλαμβάνονται σ'αυτά τα Παραρτήματα, έχουν, στις σχέσεις ανάμεσα στα συμβαλλόμενα Κράτη, προτεραιότητα επί των διατάξεων της διεθνούς Σύμβασης σχετικά με την «Τεχνική

Ενότητα των σιδηροδρόμων» που υπεγράφη στη Βέρνη την 21 η Οκτωβρίου 1682, όπως ισχύει από το 1938.

2. Μετά τη θέση σε ισχύ των Παραρτημάτων που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 8 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες καθώς και τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες που περιλαμβάνονται στα Παραρτήματα τους, έχουν, στα συμβαλλόμενα Κράτη, προτεραιότητα επί των τεχνικών διατάξεων:

α) του Κανονισμού νια την αμοιβαία χρησιμοποίηση οχημάτων και σκευοφόρων στη διεθνή κυκλοφορία (RIC),

β) του Κανονισμού για την αμοιβαία χρησιμοποίηση βαγονίων στη διεθνή κυκλοφορία (RIV),

Παράρτημα 1
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με το σύνολο των σιδηροδρομικών οχημάτων

Α. Εύρος γραμμών

1. Σιδηρόδρομοι με κανονικό εύρος γραμμής (1435 mm)

2. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (ρωσικό)(1520 mm)

3. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (φιλανδικό) (1524mm)

4. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (ιρλανδικό) (1600 mm)

5. Σιδηρόδρομοι με μεγάλο εύρος γραμμής (ιβηρικό) (1688 mm)

6. Άλλοι Σιδηρόδρομοι

Β. Περιτύπωμα

1. Σιδηρόδρομοι με κανονικό εύρος γραμμής στην ευρωπαϊκή ήπειρο

2. Σιδηρόδρομοι με κανονικό εύρος γραμμής στη Μεγάλη Βρετανία

3..

Γ.

Παράρτημα 2
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα ελκτικά οχήματα

Α. Συστήματα τροφοδοσίας ενέργειας

1. Συνεχές ρεύμα 3000 V

2. Συνεχές ρεύμα 1500 V και λιγότερο

3. Εναλλασσόμενο ρεύμα 25 kV/50Ηζ

4. Εναλλασσόμενο ρεύμα 15 kV/16 2/3 Hz Β. Συστήματα ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας

Παράρτημα 3
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις φορτάμαξες (βαγόνια)

Παράρτημα 4
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις επιβατάμαξες

Παράρτημα 5
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τις εγκαταστάσεις υποδομής

Παράρτημα 6
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας

Παράρτημα 7
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με τα συστήματα τεχνολογίας των πληροφορικών συστημάτων

Παράρτημα 8
Τεχνικά πρότυπα και ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με κάθε άλλο σιδηροδρομικό υλικό

Σε ένα πρώτο επίπεδο, τα τεχνικά πρότυπα και οι ενιαίοι τεχνικοί κανόνες σχετικά με το σιδηροδρομικό υλικό, που ήδη υφίστανται και είναι αναγνωρισμένα/οι σε διεθνές επίπεδο όπως αυτά/οί αναφέρονται στην «Τεχνική Ενότητα των σιδηροδρόμων», στον Κανονισμό RIV και στον Κανονισμό RIC καθώς και στις Τεχνικές Δέλτους (fiches) της UIC, θα ενσωματωθούν στα προαναφερθέντα Παραρτήματα.

Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες (ΕΝΚ) σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (ΕΝΚ/ΑΤΜF - Προσάρτημα Ζ της Σύμβασης COTIF 1999)

Άρθρο 1
Πεδίο εφαρμογής

Οι παρόντες Ενιαίοι Νομικοί Κανόνες καθορίζουν τη διαδικασία σύμφωνα με την οποία τα σιδηροδρομικά οχήματα είναι αποδεκτά για να κυκλοφορούν και άλλα σιδηροδρομικά υλικά είναι αποδεκτά για να χρησιμοποιούνται στη διεθνή κυκλοφορία.

Άρθρο 2
Ορισμοί

Για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των Παραρτημάτων τους, ο όρος:

α) «συμβαλλόμενο Κράτος» σημαίνει κάθε Κράτος μέλος του Οργανισμού το οποίο δεν έχει προβεί, σύμφωνα με τις διατάξεις του πρώτου εδαφίου της παρ. 1 του άρθρου 42 της κυρίως Σύμβασης, σε δήλωση σχετική με αυτούς τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

β) «διεθνής κυκλοφορία» σημαίνει την κυκλοφορία των σιδηροδρομικών οχημάτων επί σιδηροδρομικών γραμμών χρησιμοποιώντας την επικράτεια τουλάχιστον δύο συμβαλλομένων Κρατών,

γ) «σιδηροδρομική επιχείρηση» σημαίνει κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση η οποία έχει την έγκριση να μεταφέρει πρόσωπα ή εμπορεύματα και η οποία εξασφαλίζει την έλξη,

δ) «διαχειριστής υποδομής» σημαίνει κάθε επιχείρηση ή κάθε Αρχή που διαχειρίζεται σιδηροδρομική υποδομή,

ε) «κάτοχος» σημαίνει αυτόν ο οποίος εκμεταλλεύεται οικονομικώς, κατά τρόπο διαρκή, ένα σιδηροδρομικό όχημα ως μέσο μεταφοράς, του οποίου είτε είναι κύριος είτε έχει το δικαίωμα διάθεσης του,

στ) «τεχνική αποδοχή» σημαίνει τη διαδικασία την οποία διεξάγει η αρμόδια Αρχή ώστε να γίνει ένα σιδηροδρομικό όχημα αποδεκτό προς κυκλοφορία και άλλα σιδηροδρομικά υλικά να χρησιμοποιηθούν στη διεθνή κυκλοφορία,

ζ) «αποδοχή τύπου κατασκευής» σημαίνει τη διαδικασία σχετικά με έναν τύπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος, η οποία διεξάγεται από την αρμόδια Αρχή, με το πέρας της οποίας η Αρχή αυτή παρέχει, μέσω μίας

απλοποιημένης διαδικασίας, το δικαίωμα χορήγησης της αποδοχής προς εκμετάλλευση για τα οχήματα που ανταποκρίνονται σε αυτόν τον τύπο κατασκευής,

η) «αποδοχή προς εκμετάλλευση» σημαίνει το δικαίωμα που χορηγείται από την αρμόδια Αρχή για κάθε σιδηροδρομικό όχημα για να κυκλοφορεί στη διεθνή κυκλοφορία,

θ) «σιδηροδρομικό όχημα» σημαίνει κάθε όχημα κατάλληλο να κυκλοφορεί επί των ιδίων τροχών σε σιδηροδρομικές γραμμές, με ή χωρίς έλξη,

ι) «άλλο σιδηροδρομικό υλικό» σημαίνει κάθε σιδηροδρομικό υλικό που δεν είναι σιδηροδρομικό όχημα και που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία,

ια) «Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων» σημαίνει την Επιτροπή που προβλέπεται στις διατάξεις της περ. στ) της παρ. 1 του άρθρου 13 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 3
Αποδοχή στη διεθνή κυκλοφορία

1. Κάθε σιδηροδρομικό όχημα νια να κυκλοφορήσει στη διεθνή κυκλοφορία οφείλει να γίνει αποδεκτό σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες.

2. Η τεχνική αποδοχή έχει ως σκοπό να επαληθεύσει ότι τα σιδηροδρομικά οχήματα ανταποκρίνονται:

α) στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU,

β) στους κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID,

γ) στους ειδικούς όρους αποδοχής κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 ή της παρ. 3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων. 3. Οι διατάξεις των παρ. 1 και 2 του παρόντος άρθρου καθώς και οι διατάξεις των άρθρων που ακολουθούν εφαρμόζονται κατ'αναλογία (mutatis mutandis) στην τεχνική αποδοχή άλλων σιδηροδρομικών υλικών και στα στοιχεία κατασκευής είτε οχημάτων είτε άλλων σιδηροδρομικών υλικών.

Άρθρο 4
Διαδικασία

1. Η τεχνική αποδοχή πραγματοποιείται:

α) είτε σε ένα μόνο στάδιο, χορηγώντας σε ένα συγκεκριμένο μεμονωμένο σιδηροδρομικό όχημα την αποδοχή προς εκμετάλλευση,

β) είτε σε δυο διαδοχικά στάδια, χορηγώντας

την αποδοχή τύπου κατασκευής σε ένα συγκεκριμένο τύπο σιδηροδρομικών οχημάτων, στη συνέχεια, την αποδοχή προς εκμετάλλευση στα μεμονωμένα οχήματα που ανταποκρίνονται σ'αυτόν τον τύπο κατασκευής, μέσω μίας απλοποιημένης διαδικασίας επιβεβαίωσης της κατάταξης σ'αυτόν τον τύπο,

2. Η διάταξη αυτή δεν εμποδίζει την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 10 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

Άρθρο 5
Αρμόδια Αρχή

1. Η τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικών οχημάτων προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία ανήκει στη δικαιοδοσία της εθνικής ή διεθνούς Αρχής αρμόδιας επί του θέματος σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και τις ισχύουσες διατάξεις σε κάθε συμβαλλόμενο Κράτος.

2. Οι Αρχές που αναφέρονται στην παρ. 1 του παρόντος άρθρου δύνανται να μεταβιβάσουν σε κατάλληλους αναγνωρισμένους οργανισμούς την αρμοδιότητα να χορηγούν την τεχνική αποδοχή υπό τον όρο αυτές να διασφαλίζουν την εποπτεία τους. Δεν επιτρέπεται η μεταβίβαση της αρμοδιότητας χορήγησης της τεχνικής αποδοχής σε σιδηροδρομική επιχείρηση αποκλείοντας άλλες από αυτή την αρμοδιότητα. Επιπλέον, αποκλείεται η μεταβίβαση σε διαχειριστή υποδομής ο οποίος συμμετέχει άμεσα ή έμμεσα στην κατασκευή σιδηροδρομικού υλικού.

Άρθρο 6
Αναγνώριση της τεχνικής αποδοχής

Η αποδοχή ενός τύπου κατασκευής και η αποδοχή προς εκμετάλλευση, που χορηγούνται σύμφωνα με τους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες από την αρμόδια Αρχή ενός συμβαλλόμενου Κράτους, καθώς και τα αντίστοιχα πιστοποιητικά αναγνωρίζονται από τις Αρχές, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και τους διαχωριστές υποδομής εντός των άλλων συμβαλλομένων Κρατών, χωρίς να υπάρχει ανάγκη μίας νέας εξέτασης και μίας νέας τεχνικής αποδοχής με σκοπό την κυκλοφορία και τη χρήση στην επικράτεια αυτών των άλλων Κρατών.

Άρθρο 7
Κανόνες κατασκευής εφαρμοστέοι στα οχήματα

1. Τα σιδηροδρομικά οχήματα για να είναι αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία πρέπει να ανταποκρίνονται:

α) στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU,

β) στους κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID.

2. Ελλείψει διατάξεων στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, οι γενικώς αναγνωρισμένοι τεχνικοί κανόνες εφαρμόζονται στην τεχνική αποδοχή. Ένα τεχνικό πρότυπο, ακόμη και αν δεν είναι επικυρωμένο σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες APTU, αποτελεί την απόδειξη ότι η τεχνογνωσία που περιέχεται σ'αυτό το πρότυπο αντιπροσωπεύει έναν τεχνικό κανόνα γενικώς αναγνωρισμένο.

3. Προκειμένου να επιτραπούν τεχνικές εξελίξεις, είναι δυνατόν να υπάρξει παρέκκλιση από τους γενικώς αναγνωρισμένους τεχνικούς κανόνες και τους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, υπό τον όρο να αποδεικνύεται ότι συνεχίζεται να εγγυάται:

α) ίδιο επίπεδο ασφάλειας με αυτό το οποίο προκύπτει από την τήρηση αυτών των γενικώς αναγνωρισμένων τεχνικών κανόνων και αυτών των κανόνων κατασκευής,

β) καθώς και η διαλειτουργικότητα

4. Όταν ένα συμβαλλόμενο Κράτος έχει την πρόθεση να αποδεχτεί, σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 ή της παρ. 3 του παρόντος άρθρου, ένα σιδηροδρομικό όχημα, ενημερώνει επ' αυτού χωρίς καθυστέρηση τον Γενικό Γραμματέα του Οργανισμού. Αυτός κοινοποιεί αυτή την πληροφορία στα άλλα συμβαλλόμενα Κράτη. Εντός προθεσμίας ενός μηνός μετά την παραλαβή της κοινοποίησης του Γενικού Γραμματέα, ένα συμβαλλόμενο Κράτος δύναται να ζητήσει την σύγκληση της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων προκειμένου αυτή να ελέγξει αν πληρούνται οι όροι για την

εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 ή της παρ. 3 του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή αποφασίζει επ' αυτού εντός προθεσμίας τριών μηνών από την ημέρα που ο Γενικός Γραμματέας παρέλαβε το αίτημα σύγκλησης της Επιτροπής.

Άρθρο 8
Κανονισμοί κατασκευής εφαρμοστέοι σε άλλα υλικά

1. Για να είναι αποδεκτά προς χρήση στη διεθνή κυκλοφορία, τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά πρέπει να ανταποκρίνονται στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

2. Οι διατάξεις των παρ. 2 έως 4 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων εφαρμόζονται κατ'αναλογία (mutatis mutandis).

3. Παραμένουν εφαρμοστέες οι υποχρεώσεις των συμβαλλομένων Κρατών που απορρέουν γι'αυτά από την Ευρωπαϊκή Συμφωνία για τις Κύριες Διεθνείς Σιδηροδρομικές Γραμμές (AGC) της 31ης Μαΐου 1985 (ν. 2282/1995 Α΄22) και της Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις Κύριες Διεθνείς Γραμμές Συνδυασμένων Μεταφορών και Συναφών Εγκαταστάσεων (AGTC) της 1ης Φεβρουαρίου 1991 (ν. 2285/95 Α΄18), στις οποίες Συμφωνίες τα συμβαλλόμενα Κράτη είναι επίσης συμβαλλόμενα μέρη.

Άρθρο 9
Κανόνες εκμετάλλευσης

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις οι οποίες εκμεταλλεύονται ένα σιδηροδρομικό όχημα αποδεκτό προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία υποχρεούνται να τηρούν τους κανόνες σχετικά με την εκμετάλλευση ενός οχήματος στη διεθνή κυκλοφορία, που εμφαίνονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

2. Οι επιχειρήσεις ή οι διοικήσεις οι οποίες, εντός των Κρατών μερών, διαχειρίζονται υποδομή η οποία προορίζεται και είναι κατάλληλη για να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ασφάλειας και ρύθμισης της κυκλοφορίας, υποχρεούνται να τηρούν τους τεχνικούς κανόνες οι οποίοι εμφαίνονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU και να τους πληρούν σε μόνιμη βάση κατά την κατασκευή ή τη διαχείριση αυτής της υποδομής.

Άρθρο 10
Τεχνική αποδοχή

1. Η τεχνική αποδοχή (αποδοχή τύπου κατασκευής, αποδοχή προς εκμετάλλευση) είναι συνδεδεμένη με τον τύπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος ή με το σιδηροδρομικό όχημα.

2. Η τεχνική αποδοχή δύναται να αιτηθεί από:
α) τον κατασκευαστή,
β) μία σιδηροδρομική επιχείρηση,
γ) τον κάτοχο του οχήματος,
δ) τον κύριο του οχήματος.

Η αίτηση δύναται να γίνει προς κάθε αρμόδια Αρχή ενός από τα συμβαλλόμενα Κράτη, η οποία αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 5 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων.

3. Αυτός ο οποίος αιτείται αποδοχή προς εκμετάλλευση για σιδηροδρομικά οχήματα σύμφωνα με την απλοποιημένη διαδικασία τεχνικής αποδοχής (περ,β) της παρ. 1 του άρθρου 4 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων) πρέπει να επισυνάπτει στην αίτηση του το πιστοποιητικό αποδοχής τύπου κατασκευής, που καταρτίστηκε σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 11 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και να αποδεικνύει με έναν κατάλληλο τρόπο, ότι τα οχήματα, για τα οποία αιτείται την αποδοχή προς εκμετάλλευση, ανταποκρίνονται σ'αυτόν τον τύπο κατασκευής.

4. Η τεχνική αποδοχή πρέπει να χορηγείται χωρίς να λαμβάνει υπ' όψιν την ιδιότητα του αιτούντος.

5. Η τεχνική αποδοχή χορηγείται για διάρκεια κατ'αρχήν απεριόριστη. Η τεχνική αποδοχή δύναται να είναι γενική ή περιορισμένη.

6. Μία αποδοχή τύπου κατασκευής δύναται να ανακληθεί όταν η κυκλοφορία σιδηροδρομικών οχημάτων τα οποία κατασκευάστηκαν ή πρέπει να κατασκευαστούν σύμφωνα με τον ως άνω τύπο κατασκευής, δεν εγγυάται πλέον την ασφάλεια, τη δημόσια υγεία ή τον σεβασμό του περιβάλλοντος.

7. Η αποδοχή προς εκμετάλλευση δύναται να ανακληθεί:

α) όταν το σιδηροδρομικό όχημα δεν ανταποκρίνεται πλέον στους κανόνες κατασκευής που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, στους ειδικούς όρους αποδοχής του κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 ή της παρ. 3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή στους κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID και όταν ο κάτοχος δεν συμμορφώνεται με το αίτημα της αρμόδιας Αρχής να διορθώσει.τις ελλείψεις εντός της καθορισμένης προθεσμίας,

β) όταν δεν πληρούνται ή δεν τηρούνται υποχρεώσεις ή όροι που απορρέουν από μία περιορισμένη αποδοχή σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 5 του παρόντος άρθρου.

8. Μόνον η Αρχή που χορήγησε την αποδοχή τύπου κατασκευής ή την αποδοχή προς εκμετάλλευση δύναται να τις ανακαλέσει.

9. Η αποδοχή προς εκμετάλλευση αναστέλλεται:

α) όταν δεν πραγματοποιούνται οι τεχνικοί έλεγχοι, οι επιθεωρήσεις, η συντήρηση, η προγραμματισμένη συντήρηση, που καθορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, εντός των ειδικών όρων αποδοχής κατ'εφαρμόγή των διατάξεων της παρ. 2 ή της παρ. 3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων ή εντός των κανόνων κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID,

β) όταν σε περίπτωση σοβαρής βλάβης ενός σιδηροδρομικού οχήματος, δεν τηρείται η ρητή εντολή της αρμοδίας Αρχής να προσκομισθεί το όχημα,

γ) σε περίπτωση μη-τήρησης των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των διατάξεων των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU,

δ) όταν το αποφασίσει η αρμόδια Αρχή.

10. Η αποδοχή προς εκμετάλλευση καθίσταται άκυρη σε περίπτωση που το σιδηροδρομικό όχημα τίθεται εκτός λειτουργίας. Η θέση εκτός λεπουργίας πρέπει να γνωστοποιηθεί στην αρμόδια Αρχή η οποία χορήγησε την αποδοχή προς εκμετάλλευση.

11. Ελλείψει διατάξεων στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες, η διαδικασία της τεχνικής αποδοχής διέπεται από το εθνικό δίκαιο του συμβαλλόμενου Κράτους στο οποίο γίνεται η αίτηση τεχνικής αποδοχής.

Άρθρο 11
Πιστοποιητικά

1. Η αποδοχή τύπου κατασκευής και η αποδοχή προς εκμετάλλευση διαπιστώνονται μέσω ξεχωριστών εγγράφων που ονομάζονται: «Πιστοποιητικό αποδοχής τύπου κατασκευής» και «Πιστοποιητικό αποδοχής προς εκμετάλλευση».

2. Το πιστοποιητικό αποδοχής τύπου κατασκευής πρέπει να προσδιορίζει:

α) τον κατασκευαστή του τύπου κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος,

β) όλα τα αναγκαία τεχνικά χαρακτηριστικά για την ταυτοποίηση του τύπου κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος,

γ) αν συντρέχει περίπτωση, τους ειδικούς όρους κυκλοφορίας για τον τύπο κατασκευής ενός σιδηροδρομικού οχήματος και τα σιδηροδρομικά οχήματα που ανταποκρίνονται σ'αυτόν τον τύπο κατασκευής.

3. Το πιστοποιητικό έγκρισης προς εκμετάλλευση πρέπει να προσδιορίζει:

α) τον κάτοχο του σιδηροδρομικού οχήματος,

β) όλα τα αναγκαία χαρακτηριστικά για την ταυτοποίηση του σιδηροδρομικού οχήματος, πράγμα που μπορεί να γίνει επίσης και μέσω παραπομπής στο πιστοποιηπκό αποδοχής τύπου κατασκευής,

γ) αν συντρέχει περίπτωση, τους ειδικούς όρους κυκλοφορίας του σιδηροδρομικού οχήματος,

δ) αν συντρέχει περίπτωση, την διάρκεια ισχύος του,

ε) τις προγραμματισμένες συντηρήσεις του σιδηροδρομικού οχήματος που καθορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, εντός των ειδικών όρων αποδοχής κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ. 2 ή της παρ. 3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, ή εντός των κανόνων κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID καθώς και τις άλλες τεχνικές εξετάσεις σχετικές με στοιχεία κατασκευής και καθορισμένα εξαρτήματα του οχήματος.

4. Τα πιστοποιητικά πρέπει να είναι τυπωμένα τουλάχιστον σε δύο γλώσσες εκ των οποίων η μία τουλάχιστον πρέπει να επιλέγεται μεταξύ των γλωσσών εργασίας του Οργανισμού.

Άρθρο 12
Ενιαία υποδείγματα

1. Ο Οργανισμός καθορίζει ενιαία υποδείγματα «Πιστοποιητικού αποδοχής τύπου κατασκευής» και «Πιστοποιητικού αποδοχής προς εκμετάλλευση». Η επεξεργασία και υιοθέτηση αυτών των ενιαίων υποδειγμάτων πραγματοποιείται από την Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων.

2. Οι διατάξεις των παρ. 1,.3, 4, 5 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ'αναλογία (mutatis mutandis).

Άρθρο 13
Τράπεζα δεδομένων

1. Υπό την ευθύνη του Οργανισμού συγκροτείται και τηρείται ενήμερη τράπεζα δεδομένων που αφορά στα σιδηροδρομικά οχήματα που είναι αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία.

2. Οι αρμόδιες Αρχές, ή, αν συντρέχει περίπτωση, οι εξουσιοδοτημένοι από αυτές οργανισμοί για να αποδεχθούν ένα σιδηροδρομικό όχημα προς εκμετάλλευση, διαβιβάζουν στον Οργανισμό χωρίς καθυστέρηση, τα αναγκαία δεδομένα για τους σκοπούς των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων σχετικά με τα αποδεκτά οχήματα προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων προσδιορίζει ποια είναι τα αναγκαία δεδομένα. Μόνον αυτά τα δεδομένα καταχωρούνται στην τράπεζα δεδομένων. Σε κάθε περίπτωση, κοινοποιούνται στον Οργανισμό οι θέσεις εκτός λειτουργίας, οι επίσημες ακινητοποιήσεις, οι ανακλήσεις αποδοχής προς εκμετάλλευση και οι μετατροπές ενός οχήματος που παρεκκλίνει από τον αποδεκτό τύπο κατασκευής.

3. Τα δεδομένα που καταχωρούνται στην τράπεζα δεδομένων θεωρούνται μόνον ως αναστρέψιμη απόδειξη της τεχνικής αποδοχής ενός σιδηροδρομικού οχήματος.

4. Δύνανται να συμβουλευθούν τα καταχωρημένα δεδομένα:

α) τα συμβαλλόμενα Κράτη,

β) οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που συμμετέχουν στη διεθνή κυκλοφορία οι οποίες έχουν την έδρα τους σε ένα συμβαλλόμενο Κράτος,

γ) οι διαχειριστές υποδομής που έχουν την έδρα τους σε ένα συμβαλλόμενο Κράτος επί της υποδομής των οποίων πραγματοποιείται διεθνής κυκλοφορία,

δ) οι κατασκευαστές σιδηροδρομικών οχημάτων όσον αφορά τα οχήματα τους,

ε) οι κάτοχοι σιδηροδρομικών οχημάτων όσον αφορά τα οχήματα τους.

5. Τα δεδομένα στα οποία έχουν πρόσβαση οι δικαιούχοι που αναφέρονται στις διατάξεις της παρ. 4 του παρόντος άρθρου καθώς και οι όρο* αυτής της πρόσβασης καθορίζονται σε ένα Παράρτημα στους παρόντες Ενιαίους Νομικούς Κανόνες. Το Παράρτημα αυτό αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτών των Ενιαίων Νομικών Κανόνων και λαμβάνει το περιεχόμενο που αποφασίζει η Αναθεωρητική Επιτροπή σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στις διατάξεις των άρθρων 16, 17 και της παρ. 4 του άρθρου 33 της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο 14
Εγγραφές και σήματα

1. Τα σιδηροδρομικά οχήματα αποδεκτά προς κυκλοφορία πρέπει να φέρουν:

α) σήμα το οποίο καθορίζει σαφώς ότι τα οχήματα κατέστησαν αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία σύμφωνα με τις διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, και

β) τις άλλες εγγραφές και σήματα που ορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

2. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων καθορίζει το σήμα που προβλέπεται στην περ. α) της παρ. 1 του παρόντος άρθρου καθώς και τις μεταβατικές προθεσμίες κατά τη διάρκεια των οποίων τα αποδεκτά προς κυκλοφορία στη διεθνή κυκλοφορία σιδηροδρομικά οχήματα μπορούν να φέρουν εγγραφές και σήματα που να παρεκκλίνουν από αυτά/ές που ορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις της παρ. 1 του παρόντος άρθρου.

3. Οι διατάξεις των παρ. 1, 3, 4, 5 του άρθρου 35 της κυρίως Σύμβασης εφαρμόζονται κατ'αναλογιά (mutatis mutandis).

Άρθρο 15
Συντήρηση

Τα σιδηροδρομικά οχήματα και τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά πρέπει να είναι σε καλή κατάσταση συντή-

ρησης ώστε η κατάσταση τους να μην θέτει σε κίνδυνο κατ'ουδένα τρόπο την ασφάλεια εκμετάλλευσης και να μην βλάπτει το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία κατά την κυκλοφορία τους ή τη χρήση τους στη διεθνή κυκλοφορία. Για το σκοπό αυτό, τα σιδηροδρομικά οχήματα πρέπει να υπόκεινται στις προγραμματισμένες συντηρήσεις και στις εργασίες συντήρησης που καθορίζονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU, εντός των ειδικών όρων αποδοχής κατ'εφαρμογή της παρ. 2 ή της παρ. 3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων ή εντός των κανόνων κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID.

Άρθρο 16
Ατυχήματα και σοβαρές βλάβες

1. Σε περίπτωση ατυχήματος ή σοβαρής βλάβης σιδηροδρομικών οχημάτων, οι διαχειριστές υποδομής, αν συντρέχει περίπτωση, από κοινού με τους κατόχους και τις ενδιαφερόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, υποχρεούνται:

α) να λαμβάνουν χωρίς καθυστέρηση όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διασφάλιση της ασφάλειας της σιδηροδρομικής μεταφοράς, το σεβασμό του περιβάλλοντος και της δημόσιας υγείας και

β) να προσδιορίσει τα αίτια του ατυχήματος ή της σοβαρής βλάβης.

2. Θεωρείται ότι υπέστη σοβαρή βλάβη ένα όχημα το οποίο δεν μπορεί να επισκευασθεί με εργασία μικρής εκτάσεως η οποία θα του επέτρεπε να ενταχθεί στη σύνθεση μιας αμαξοστοιχίας και να κυκλοφορήσει επί των ιδίων τροχών χωρίς κίνδυνο για την εκμετάλλευση.

3. Τα ατυχήματα και οι σοβαρές βλάβες κοινοποιούνται χωρίς καθυστέρηση στην Αρχή η οποία απεδέχθη το όχημα προς κυκλοφορία. Η Αρχή αυτή δύναται να ζητήσει την προσκόμιση του οχήματος που υπέστη τη βλάβη, ενδεχομένως ήδη επισκευασθέν, για εξέταση της εγκυρότητας της χορηγηθείσας αποδοχής προς εκμετάλλευση. Αν συντρέχει περίπτωση, η διαδικασία σχετικά με τη χορήγηση της αποδοχής προς εκμετάλλευση πρέπει να ανανεωθεί.

4. Οι αρμόδιες Αρχές των συμβαλλομένων Κρατών ενημερώνουν τον Οργανισμό για τα αίτια ατυχημάτων και σοβαρών βλαβών στη διεθνή κυκλοφορία. Η Επιτροπή τεχνικών εμπειρογνωμόνων δύναται, κατόπιν αιτήσεως ενός συμβαλλομένου Κράτους, να εξετάσει τα αίτια σοβαρών ατυχημάτων στη διεθνή κυκλοφορία με σκοπό τη βελτίωση ενδεχομένως των κανόνων κατασκευής και εκμετάλλευσης για τα σιδηροδρομικά οχήματα και τα άλλα σιδηροδρομικά υλικά που περιέχονται στα Παραρτήματα των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU.

Άρθρο 17
Ακινητοποίηση και απόρριψη οχημάτων

Η αρμόδια Αρχή που αναφέρεται στις διατάξεις του άρθρου 5 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, μία άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση ή ένας διαχειριστής υποδομής δεν δύνανται να απορρίψουν ή να ακινητοποιήσουν σιδηροδρομικά οχήματα όταν τηρούνται οι διατάξεις των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, οι κανονισμοί των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU. οι ειδικοί όροι αποδοχής κατ'εφαρμογή των διατάξεων της παρ.2 ή της παρ. 3 του άρθρου 7 των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων, καθώς και οι κανόνες κατασκευής και εξοπλισμού που περιέχονται στο Παράρτημα του Κανονισμού RID.

Άρθρο 18
Μη τήρηση των κανονισμών

1. Με την επιφύλαξη της παρ. 2 και της περ.γ) της παρ. 9 του άρθρου 10 των παρόντων Ενιαίων Νομικών κανόνων, οι νομικές συνέπειες που απορρέουν από την μη τήρηση των διατάξεων των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των κανονισμών των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών Κανόνων APTU ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο του συμβαλλόμενου Κράτους του οποίου η αρμόδια Αρχή χορήγησε την αποδοχή προς εκμετάλλευση, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τη σύγκρουση νόμων.

2. Η μη-τήρηση των παρόντων Ενιαίων Νομικών Κανόνων και των κανόνων των Παραρτημάτων των Ενιαίων Νομικών APTU επιφέρει συνέπειες του αστικού και ποινικού δικαίου οι οποίες, όσον αφορά την υποδομή, ρυθμίζονται από το εθνικό δίκαιο του συμβαλλόμενου Κράτους εντός του οποίου ο διαχειριστής της υποδομής έχει την έδρα του, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων σχετικά με τη σύγκρουση νόμων.

Άρθρο 19
Διαφωνίες

Δύο ή περισσότερα συμβαλλόμενα Κράτη που αντιμετωπίζουν μία διαφωνία σχετικά με την τεχνική αποδοχή οχημάτων και άλλων σιδηροδρομικών υλικών που προορίζονται να χρησιμοποιηθούν στη διεθνή κυκλοφορία, δύνανται να την φέρουν ενώπιον της Επιτροπής τεχνικών εμπειρογνωμόνων, αν δεν κατάφεραν να την ρυθμίσουν δια της οδού της άμεσης διαπραγμάτευσης. Τέτοιες διαφωνίες δύνανται επίσης να υποβληθούν στο διαιτητικό δικαστήριο, σύμφωνα με τη διαδικασία που αναφέρεται στις διατάξεις του Τίτλου V της κυρίως Σύμβασης.

Άρθρο δεύτερο

1. Ο όρος «Πρωτόκολλο της 3ης Ιουνίου 1999 που τροποποιεί τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980», καλούμενο ως «Πρωτόκολλο 1999», που αναφέρεται στον παρόντα νόμο, περιλαμβάνει:

α) τη Σύμβαση σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές (COTIF) της 9ης Μαΐου 1980 με το περιεχόμενο του τροποποιητικού πρωτοκόλλου της 3ης Ιουνίου 1999, καλούμενο ως Σύμβαση COTIF 1999,

β) το Πρωτόκολλο για τα προνόμια και τις ασυλίες του Διακυβερνητικού Οργανισμού για τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές (OTIF),

γ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών (ΕΝΚ/CIV) ως Προσάρτημα Α΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

δ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο διεθνούς σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων (ΕΝΚ/CIM) ως Προσάρτημα Β΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

ε) τον Κανονισμό σχετικά με τη διεθνή σιδηροδρομική μεταφορά επικινδύνων εμπορευμάτων (RID) ως Προσάρτημα Γ΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

στ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με τα συμβόλαια χρήσης οχημάτων στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (ENK/CUV) ως Προσάρτημα Δ΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

ζ) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με το συμβόλαιο χρήσης της υποδομής στη διεθνή σιδηροδρομική κυκλοφορία (ENK/CUI) ως Προσάρτημα Ε΄ της Σύμβασης COTIF 1999,

η) τους Ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με την επικύρωση των τεχνικών προτύπων και την υιοθέτηση ενιαίων τεχνικών κανόνων που εφαρμόζονται στο σιδηροδρομικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί στη διεθνή κυκλοφορία (ENK/ARTU) ως Προσάρτημα ΣΤ΄ της Σύμβασης COTIF 1999, και

θ) τους ενιαίους Νομικούς Κανόνες σχετικά με την τεχνική αποδοχή σιδηροδρομικού υλικού που χρησιμοποιείται στη διεθνή κυκλοφορία (ENK/ATMF) ως Προσάρτημα Ζ΄ της Σύμβασης COTIF 1999.

2. Τα Παραρτήματα των ανωτέρω Προσαρτημάτων της Σύμβασης COTIF 1999 (Προσάρτημα Γ΄, Προσάρτημα ΣΤ΄- και Προσάρτημα Ζ΄), τα οποία θα συνταχθούν σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται σε αυτά κυρώνονται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

3. Με την ίδια διαδικασία κυρώνονται συμπληρωματικές διατάξεις των παραπάνω Προσαρτημάτων της Σύμβασης COTIF 1999.

4. Οι διατάξεις των ανωτέρω Ενιαίων Νομικών Κανόνων (Προσαρτήματα Α, Β, Γ, Δ, Ε', ΣΤ' και Ζ της Σύμβασης COTIF 1999, καθώς και τα Παραρτήματα των Προσαρτημάτων Γ', ΣΤ' και Ζ') ισχύουν με την επιφύλαξη των όσων ορίζουν το πρωτογενές και δευτερογενές δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Άρθρο τρίτο

Τροποποιήσεις και συμπληρώσεις της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999) κυρώνονται και τίθενται σε ισχύ ως εξής:

α) Εφόσον αυτές έχουν αποφασιστεί από τη Γενική Συνέλευση του άρθρου 14 της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 33 και 34 αυτής, με προεδρικό διάταγμα.

β) Εφόσον αυτές έχουν αποφασιστεί από την Αναθεωρητική Επιτροπή του άρθρου 17 της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999), σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 33 αυτής, με προεδρικό διάταγμα.

γ) Εφόσον αυτές έχουν αποφασιστεί από τις επιτροπές εμπειρογνωμόνων των άρθρων 18, 19 και 20 της Σύμβασης COTIF 1999 (COTIF 1999), με υπουργική απόφαση δημοσιευόμενη στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Άρθρο τέταρτο

Αρμόδιος για την πρόταση έκδοσης προεδρικών διαταγμάτων και την έκδοση υπουργικών αποφάσεων, που προβλέπονται από τον παρόντα νόμο, είναι ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Άρθρο πέμπτο

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ορίζεται αρμόδιο για την καταβολή του μεριδίου της ελληνικής συνεισφοράς στα έξοδα σύμφωνα με τις διατάξεις του Πρωτοκόλλου 1999.

2. Οι τυχόν δηλώσεις και επιφυλάξεις στη Σύμβαση COTIF 1999, σύμφωνα με το άρθρο 42 αυτής, απευθύνονται στον Θεματοφύλακα σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του ίδιου άρθρου.

Άρθρο έκτο

Με υπουργική απόφαση καθορίζεται κάθε αναγκαία λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος νόμου.

Άρθρο έβδομο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και του Πρωτοκόλλου που κυρώνεται από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 4 αυτού.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 27 Φεβρουαρίου 2008

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ

ΘΕΟΔΩΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους

Αθήνα, 29 Φεβρουαρίου 2008

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΩΤΗΡΗΣ ΧΑΤΖΗΓΑΚΗΣ

0100036290208 0188

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr